

成田空港及び周辺産業基盤の整備推進に向けた 関係府省庁における取組状況について

目次

取組内容	担当府省庁	ページ番号
成田空港の更なる機能強化		
滑走路の新增設に必要な用地確保に向けた取組みの推進	国土交通省航空局	P5～
空港施設等の整備		
旅客取扱施設・貨物取扱施設の整備の更なる具体化に向けた検討・関係者間調整	国土交通省航空局	P9～
国際物流拠点機能の更なる強化		
新貨物地区と空港隣接地の総合保税地域指定に向けた対応	財務省関税局	P14～
空港外の航空物流人材確保に向けた国家戦略特区特例（「航空物流外国人材活用事業」）の積極的活用	内閣府地方創生推進事務局	P16～
自動物流道路の社会実装に向けた技術的検証の推進・制度整備	国土交通省道路局	P18～
成田・羽田間の貨物輸送効率化に向けた方策の検討	財務省関税局 国土交通省道路局	P21～
サプライチェーン全体でのデータ化・標準化（One Record等）の推進 荷主等の幅広い関係者の取組の参画につながる仕組みの創設	国土交通省物流・自動車局 国土交通省航空局	P27～

目次

取組内容	担当府省庁	ページ番号
成田空港を核とした産業集積		
国内エンジンMRO拠点強化支援事業の取り組み進捗状況	経済産業省製造産業局	P30～
産業用地確保に向けた取組（地域未来投資促進法等の制度見直し）など、産業集積に有効な施策の検討	経済産業省経済産業政策局	P33～
成田空港を核とした農林水産物の輸出拠点化		
出荷体制の効率化等による輸出産地形成への支援	農林水産省輸出・国際局	P39～
空港等へのアクセスの強化		
鉄道アクセス強化に向けた支援、関係者間での検討・調整	国土交通省鉄道局 国土交通省航空局	P43～
シームレスで機能的な道路ネットワークの構築 （北千葉道路の整備推進・新湾岸道路の計画段階評価手続きの推進等）	国土交通省道路局	P48～
旅客や空港・周辺地域の従業員の利便性向上に向けた二次交通アクセスの確保（白タクや違法ハイヤーの撲滅に向けた対策の強化）	国土交通省物流・自動車局	P50～
その他		
成田財特法に基づき空港周辺地域の公共施設等の計画的な整備を促進するために必要な財政上の特別措置の実施	総務省自治財政局ほか関係省庁	P54
税関中長期構想2030	財務省関税局	P55～

1. 成田空港の更なる機能強化

滑走路の新增設とそれに必要な用地確保に向けた取組みの推進

これまで(～R7年度末)の取組・進捗(予算措置含む)

- 2026年3月末時点で必要面積1099haのうち、89.7%の用地を確保(B滑走路区域99.5%、C滑走路区域88.7%)。
- 滑走路の新增設については2025年5月に着工。
- 事業費6,400億円に対し、これまでに、無利子貸付524億円、財政融資5,544億円を支援。

今年度(R8)の取組

【取組】

- B滑走路延伸部の先行供用に向けた取組の推進。
- C滑走路については、NAAにおいて、任意取得に向けた取組のほか、土地収用制度の活用に向けた検討も含め、事業の推進に必要な取組を実施。
- 滑走路の新增設に向けて実施可能な工事を着実に推進。

【予算措置】

- 滑走路の新增設に係るNAAへの無利子貸付100億円(累計624億円)

【進捗・取組の効果】

- 7月の四者協議会においてB滑走路延伸部の先行供用、C滑走路における土地収用法の活用について確認。
- 2026年3月末で89.7%の用地確保率が6月末時点で90.4%に増加(B滑走路区域99.5%、C滑走路区域89.6%)。

来年度以降の取組(R9概算要求事項含む)

- 今年度の取組を引き続き継続するなど、「更なる機能強化」の実現に向けて最大限の取組を講ずる。
- R9概算要求においては滑走路の新增設に係るNAAへの無利子貸付100億円を要求。

成田空港の更なる機能強化

2018年3月の地元合意に基づき、成田空港の機能強化を実施。

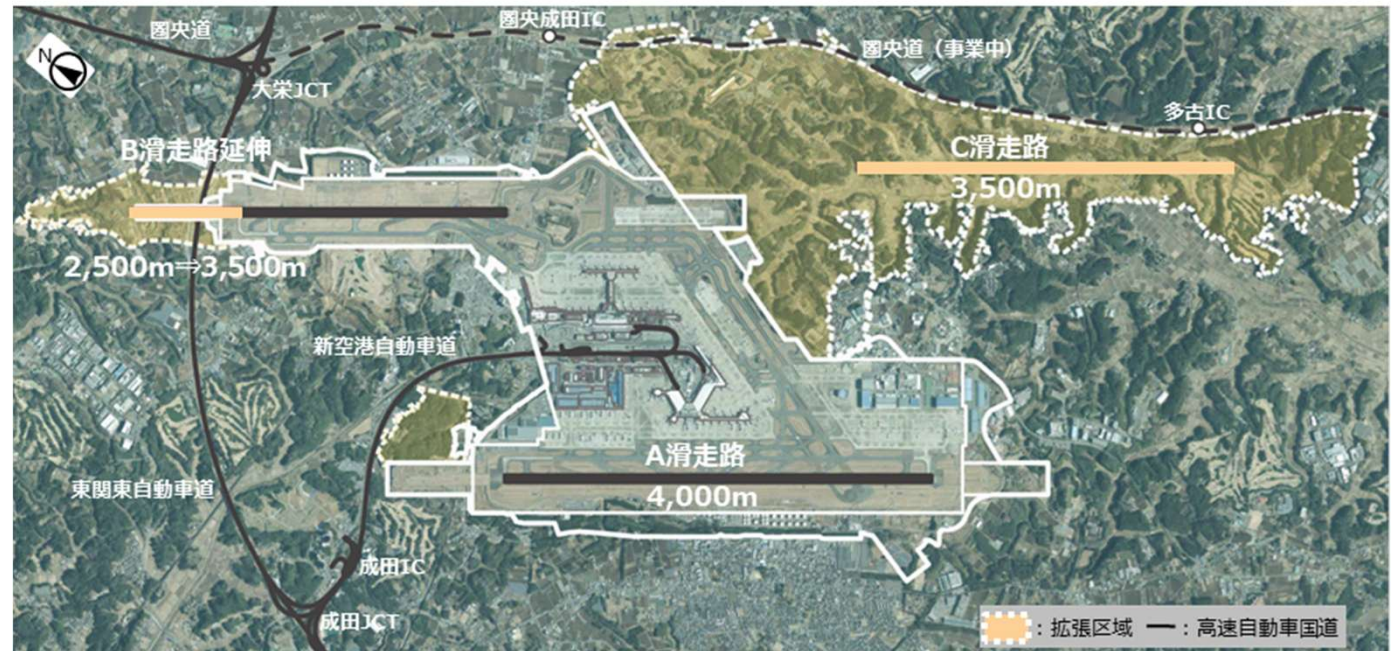
夜間飛行制限の緩和

- 2019年冬ダイヤ(10月27日)より、A滑走路の運用時間を6-23時から6-24時に延長
- C滑走路供用後はスライド運用により、5時-24時30分までの運用を確保

B滑走路の延伸
(2500m→3500m)

C滑走路の新設
(3500m)

→年間発着容量**50万回**を実現
(最大72回/時→**最大98回/時**)



国からの支援

空港整備勘定

財政融資資金

出資：300億円（財政基盤の強化）（令和2年度）

無利子貸付：624億円
（令和3～10年度までの措置。令和8年度予算額：100億円）

財政融資：5,544億円
（令和2年度：4,000億円、令和6年度補正：1,544億円）

成田国際空港株式会社

B滑走路延伸・C滑走路新設
用地取得等
（事業費：約6,400億円）

成田空港の更なる機能強化の今後の進め方

(1) B滑走路延伸部の先行供用

成田国際空港株式会社資料を基に作成

- **B滑走路延伸部の用地確保率は99.5%まで進展。2025年度末に、必要な用地を確保。**
B滑走路の延伸により、大型機の離陸が可能となることで次の効果が見込まれることから、B滑走路延伸部の先行供用を
考えており、千葉県をはじめ関係自治体の皆様のご理解をいただきたい。 ※34万回の年間発着容量等を前提。
 - ・**運航の安全性・安定性の向上**
(A滑走路閉鎖時の代替性確保)
 - ・**長距離便・貨物便の就航環境の改善**
(B滑走路を離陸する機材の重量制限が解消)
- **B滑走路延伸部の先行供用**に向けては、例えば、平行誘導路の整備などの**追加工事が必要**となる。
- これら追加工事等を踏まえ、**2029年度内の供用を目指す。**

1. 長距離便や貨物便の新規就航・増便がしやすい環境が整う。
2. 輸出入ともに貿易額日本一である成田空港における**物流の安定化**を実現。(経済安全保障の確保にも寄与)

➡ **7月10日の四者協議会において当該方針を確認**

(2) C滑走路の供用に向けて

- **C滑走路の用地確保率は89.6%。**
- **確保に至っていない用地の内訳**

	C滑走路区域 合計
未確保面積	102ha

左表には取得にあたり契約の目途が立たない土地を含む
【主な課題の内容】

 - 移転補償の考え方への理解が得られない
 - 成田空港の更なる機能強化に理解が得られない
 - 遺産分割協議が難航しているため相続人との用地交渉が進まない 等
- 国や千葉県をはじめ関係自治体の一丸となった力をいただきながら、用地確保の加速化に最大限取り組んできたものの、必要な用地確保に至らない状況にある。
- **任意の用地取得に向けた努力は継続しつつ、最終的に用地取得を確実にするためには土地収用制度の活用も必要**と考えており、**千葉県をはじめ関係自治体の皆様のご理解をいただきたい。**

➡ **7月10日の四者協議会において「任意取得の取組を継続することと並行して、土地収用制度を活用することはやむを得ないものと受け止める」旨確認**

2. 空港施設等の整備

旅客取扱施設・貨物取扱施設の整備の更なる具体化に向けた検討・関係者調整

これまで(～R7年度末)の取組・進捗(予算措置含む)

- 2024年9月に、国交省において「今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会」を設置し、学識経験者、航空事業者等を含めた幅広い関係者のもとで、旅客取扱施設、貨物取扱施設、鉄道アクセスの機能強化に向けた検討を開始。
- 2025年6月に検討会の中間とりまとめを行い、旅客取扱施設についてはワンターミナルによる集約化、貨物取扱施設については新貨物地区の整備について方針を打ち出し、成田空港会社を中心に具体化に向けた検討を実施。

今年度(R8)の取組

【取組】

- 2026年7月に、検討会の最終とりまとめを行い、各施設について以下のとおり整備していく方向性を示した。
 - ・旅客取扱施設は、集約ワンターミナル方式により段階的に整備を行い、交通結節点、商業施設・オフィス等の機能を持たせるとともに、新たな交通システムを導入するなど、旅客・航空事業者等に選ばれる質・魅力を兼ね備えた施設とする。
 - ・貨物取扱施設は、空港敷地内で分散している国際航空物流機能を集約し、新貨物地区と圏央道を挟んで隣接するエリアとの一体的運用を図るとともに、自動搬送システムの導入や新貨物地区・隣接地、成田・羽田間の貨物搬送の自動化を目指す。
 - ・今後のスケジュールとして、逼迫する需給に適切に対応する観点から2030年代には新旅客ターミナルの供用開始を、2030年代初頭には新貨物地区の供用開始を目指す。

【進捗・取組の効果】

- 最終とりまとめで示された方針を踏まえ、成田空港会社において、旅客取扱施設については、今年度中に、空港としてあるべき姿を描くランドデザインの策定する予定。また、貨物取扱施設については、同社に設置された新貨物地区推進協議会を活用して来年度夏までにマスタープランを策定する予定。
- 国においても関係事業者と連携して、両施設に係る検討の進捗確認を実施中。

来年度以降の取組(R9概算要求事項含む)

- 引き続き、成田空港会社において、航空事業者等の関係者と連携しながら、旅客取扱施設等に係るランドデザインや、両施設に係るマスタープランの策定を進めるなど整備に向けた取組をスピード感を持って進める。
- 新たな施設整備には多額の投資が必要となることから、国際観光旅客税の活用も含め、財源確保に向けた検討を行う。

今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会 最終とりまとめ概要

1. 検討の背景

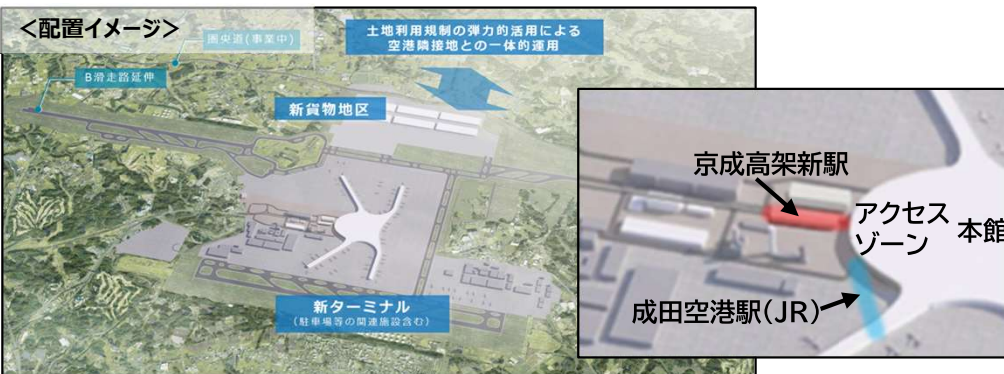
- 成田空港においては滑走路の新增設等を内容とする「更なる機能強化」が進められており、これにより年間発着容量が34万回から50万回に増加。
- これに伴って旅客・貨物の取扱が大きく増加※することから、旅客取扱施設、貨物取扱施設、鉄道アクセスの機能強化が喫緊の課題。

※ 50万回時において、旅客数は年間7,500万人（2025年度実績：4,259万人）、貨物量は年間300万トン（2025年度実績：206万トン）

2. 旅客取扱施設

【配置・形状】

- 集約ワンターミナル方式によるロングピア型の施設整備を目指す。
- ワンターミナル化までの間既存施設を活用しながら段階的に整備。



<段階整備のイメージ>



【機能】

- 旅客取扱施設は空港の顔であり、人・航空事業者等に選ばれ続ける質・魅力を兼ね備えた施設を整備。交通結節点、商業施設・オフィス等の都市機能を持たせ、滞在価値を最大限高める施設展開。
- 鉄道等の二次交通との接続拠点として、駅と直結させて、直感的で分かりやすい動線を確保することに加え、「SORATO NRTエアポートシティ」との連携拠点の役割を担う施設づくりを目指す。

<新ターミナルと駅の接続エリアのイメージ>



<ターミナル内の新モビリティのイメージ>



- 世界最高水準の乗継利便性を実現するための新ターミナル内及び新旧旅客取扱施設間への新たな交通システムの導入等を目指す。
- このほか、世界最高水準のDXの導入、ウェルビーイング施設の整備、ビジネスジェット施設の整備、脱炭素化、構内道路施設の整備も実施。

今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会 最終とりまとめ概要

3. 貨物取扱施設

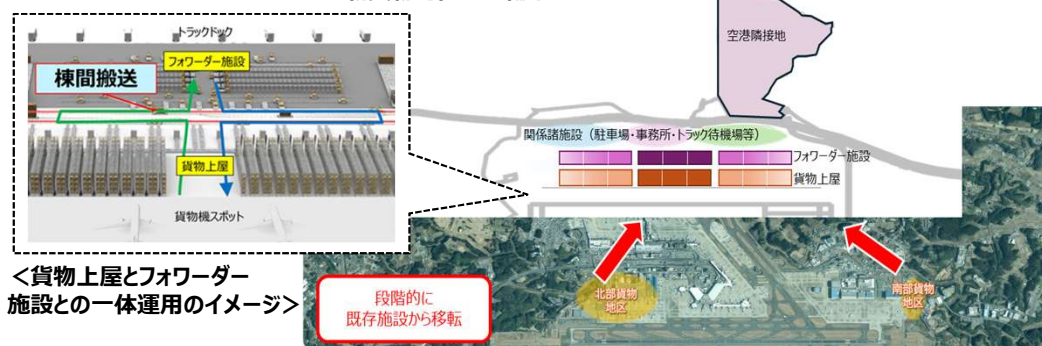
【配置】

- 空港敷地内で分散している国際航空物流機能を集約。
- 新貨物地区と圏央道を挟んで隣接するエリアとの一体的運用を図る。

【機能】

- 自動搬送システムの導入など世界最高水準の効率性等を実現。新貨物地区と隣接地、成田・羽田間の貨物搬送の自動化等も目指す。
- 都心とのアクセス等を考慮した広域道路ネットワーク整備の検討を推進。

＜新貨物地区の整備イメージ＞



＜貨物上屋とフォワーダー施設との一体運用のイメージ＞

4. 鉄道施設

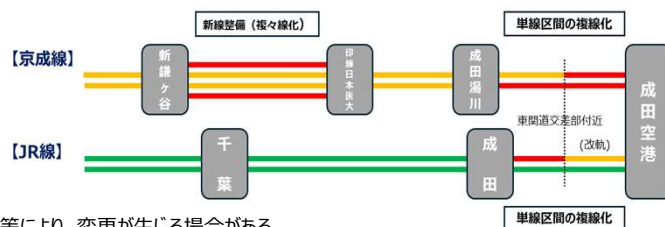
【空港駅の改良等】

- 成田スカイアクセス線について高架新駅等を整備。JR線は両空港駅を活用してホーム増強・両駅間の複線化。



【その他の改良等】

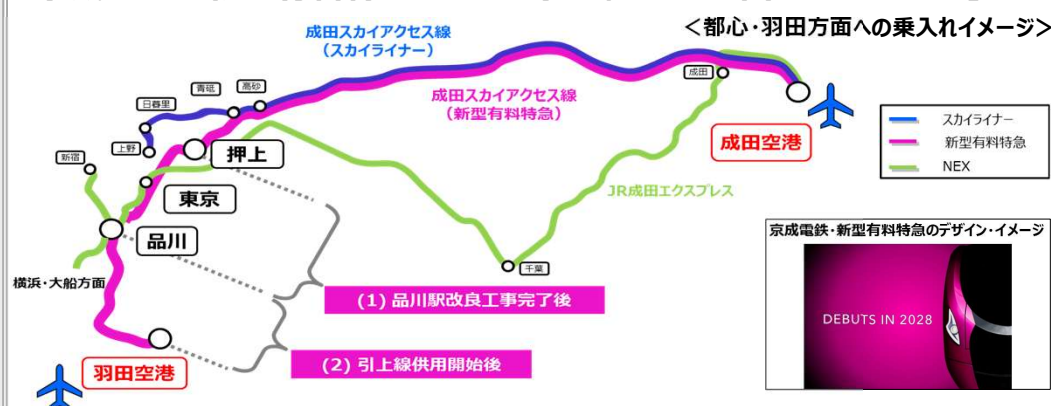
- 空港敷地外においても複線化や新線整備等を実施。



（※）今後の検討状況や関係機関との協議等により、変更が生じる場合がある。

5. 都心乗入れ

【京成電鉄の新型有料特急の都心・京急線羽田方面への乗入れ等】

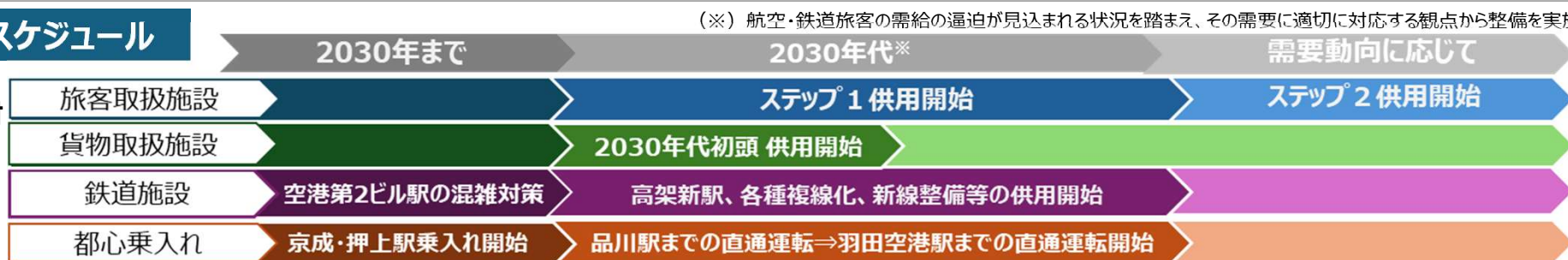


鉄道事業者間で引き続き、技術面・運用面の課題について協議。
このほか、JR東日本の羽田空港アクセス線（仮称）を活用した乗入れの検討が望まれる。



6. 今後のスケジュール

- 更なる具体化に当たっては検討体制を構築し、今後の諸条件の変化を踏まえ柔軟に対応。



（※）航空・鉄道旅客の需給の逼迫が見込まれる状況を踏まえ、その需要に適切に対応する観点から整備を実施

(参考) 今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会

設置目的

成田空港における旅客施設・貨物施設等の空港施設整備や都心・さらには羽田空港との鉄道アクセスといった今後の成田空港の施設面での機能強化について、事業者を中心とした幅広い関係者による議論を行うため「今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会」を設置

メンバー

委員長：一橋大学名誉教授 山内弘隆

委員：日本大学理工学部長・成田空港地域共生・共栄会議副会長 轟朝幸

東京大学先端科学技術研究センター教授 伊藤恵理

桃山学院大学経営学部教授 西藤真一

航空事業者（全日本空輸（株）・日本航空（株）・日本貨物航空（株））

鉄道会社（東日本旅客鉄道（株）・京成電鉄（株）・京浜急行電鉄（株）・成田空港高速鉄道（株）・成田高速鉄道アクセス（株）・東京都交通局）

空港会社（成田国際空港（株）） 地方公共団体（千葉県） 国土交通省（航空局・鉄道局）

関係機関：東京都都市整備局

開催実績

○第1回検討会 日時：令和6年9月24日（火）

＜議事要旨＞

- ・成田空港の機能強化とあわせて旅客取扱施設や貨物取扱施設等の整備を行うことの重要性を確認。
- ・十分な取扱容量、乗継を含めた利便性や快適性、効率性等の様々な観点を踏まえた上で、今後成田国際空港株式会社により空港施設の整備が行われることが必要であることを確認。

○第2回検討会 日時：令和7年3月14日（金）

＜議事要旨＞

- ・成田空港の「更なる機能強化」で発着容量が50万回となることにあわせて、成田空港の主要なアクセス手段である鉄道アクセスについても対応する必要があることを確認。
- ・特に空港駅、空港周辺の単線区間、都心や地方送客拠点へのアクセスといった課題があり、これらについて、今後予測される鉄道利用旅客の増加に十分に対応できる輸送力を備えるべきこと、また、速さ、便利さ、わかりやすさといった利便性を備えるべきことが確認され、その対応の方向性などを議論。

○第3回検討会 日時：令和7年6月5日（木）

＜議事要旨＞

- ・中間とりまとめを行い、最終的なとりまとめに向けて関係者において今後更なる検討を進めていくことを確認。

3. 国際物流拠点機能の更なる強化

新貨物地区と空港隣接地の総合保税地域指定に向けた対応

これまで(～R7年度末)の取組・進捗(予算措置含む)

- 新貨物地区と空港隣接地の総合保税地域の許可申請に係る事業者との打合せを実施。

今年度(R8)の取組

【取組】

- これまでと同様に事業者との打合せを実施。

【進捗・取組の効果】

- 総合保税地域の許可申請に係る調整を実施。

来年度以降の取組(R9概算要求事項含む)

- 今年度の取組を引き続き継続。
- 総合保税地域の許可申請に係る調整を引き続き実施。

(参考)総合保税地域

総合保税地域は、輸入の促進や対内投資事業の円滑化等の動きを背景として、各種の輸入インフラの集積メリットを助長するためにできたものです。外国貨物の蔵置、加工、製造、展示等の各種機能を総合的に活用できる地域として、税関長が許可した場所をいいます。

総合保税地域では、地域内において様々な機能を有する各種施設を弾力的に配置することができ、地域内の各施設の間では、手続を必要とせず外国貨物の移動ができるなど、手続の簡素化が図られます。

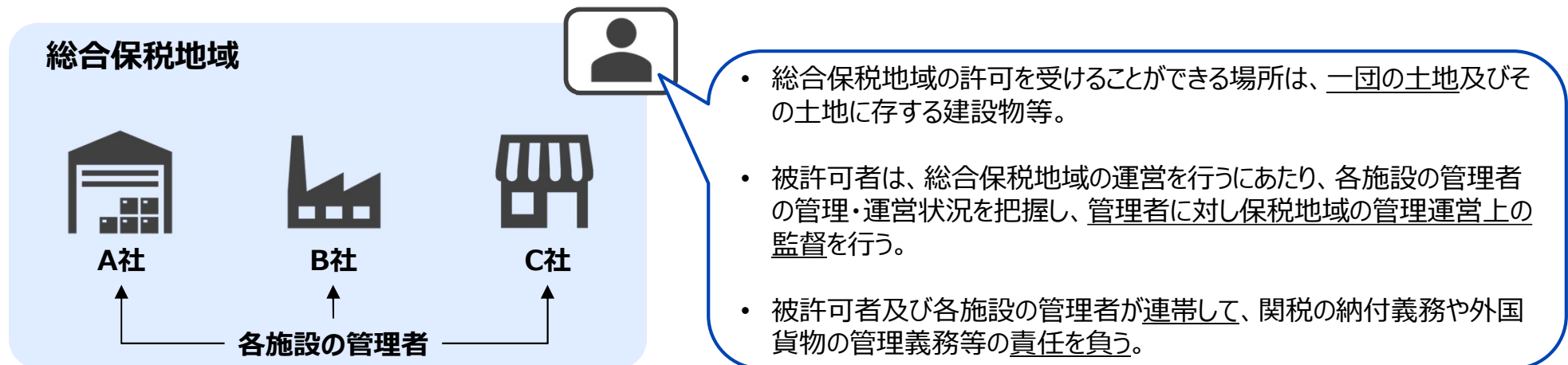
(注)保税地域とは、外国から輸入する貨物について、その関税及びその他の税金を一時課税しないままにしておく場所であり、また輸出入貨物の税関手続(通関手続)をするための場所でもある。保税地域の種類は、指定保税地域(外国貨物の積卸し、運搬、一時蔵置)、保税蔵置場(外国貨物の積卸し、運搬、蔵置)、保税工場(外国貨物の加工、製造)、保税展示場(外国貨物の展示、使用)及び総合保税地域の5種となっている。

総合保税地域の概要

- 総合保税地域は、保税蔵置場、保税工場、保税展示場において実施することができる、外国貨物の蔵置、加工、製造、展示、使用等の各種機能を総合的に利用できる地域として、税関長が許可した保税地域。
- 総合保税地域内では、被許可者により各種施設を弾力的に配置できるほか、地域内における各施設間の貨物の輸送は同一の保税地域内の輸送であることから税関手続を要しない。

■ 総合保税地域のイメージ

総合保税地域の運営者（被許可者）



○ 総合保税地域の例（中部国際空港総合保税地域）

【被許可者】

中部国際空港（株）

【許可年月日】

平成16年11月1日

【備考】

輸出入貨物の管理や保税売店（保税蔵置場）、機内食の加工（保税工場）などが行われているほか、貨物の展示場（保税展示場）としても利用されている。



空港外の航空物流人材確保に向けた国家戦略特区特例 （「航空物流外国人材活用事業」）の積極的活用

これまで（～R7年度末）の取組・進捗（予算措置含む）

- 令和7年8月、空港外の保税蔵置場等において特定技能「航空分野（空港グランドハンドリング）」外国人材の就労を可能とする特例制度を創設。
- 令和7年9月、千葉県における国家戦略特別区域航空物流外国人材活用事業について、区域計画の認定を受け、令和7年9月より千葉県において本事業を開始。
- 令和8年1月、制度創設後初となる外国人材の受入れが実現。

今年度（R8）の取組

- 【取組】
- 令和8年6月末時点で延べ2社を受入企業として認定し、延べ6名の外国人材を受入れ。
- 【進捗・取組の効果】
- 新たな受入企業の参画も進んでおり、今後の受入拡大が見込まれる。

来年度以降の取組（R9概算要求事項含む）

- 今年度の取組を引き続き継続。

- 「国土交通省関係国家戦略特別区域法第二十六条に規定する政令等規制事業に係る告示の特例に関する措置を定める件」
- 「特定の分野に係る特定技能外国人受入れに関する運用要領-航空分野の基準について-」（運用要領別冊）

規制改革の内容

特例措置前

航空分野（空港グランドハンドリング業務区分^{*1}）の特定技能外国人については、空港管理者により当該空港における営業の承認等を受けた事業者のみ受入れ可能であり、空港敷地外で航空物流に係る貨物を取り扱う事業者は、当該特定技能外国人を受け入れることはできない。

*1：空港において航空機運航の地上支援を行う仕事の総称。特定技能制度では、地上走行支援業務、手荷物・貨物取扱業務等が対象。

特例措置

空港敷地外の保税蔵置場^{*2}等において、国際航空物流拠点に係る貨物取扱業務を行う事業者が、航空分野（空港グランドハンドリング業務区分）の特定技能外国人を受け入れることを可能とする。

*2：輸入手続前の貨物や輸出手続後の貨物の積卸し、蔵置ができる場所

効果

航空物流人材を確保し、我が国の国際航空貨物の競争力強化に貢献！

規制改革の概要

航空分野（グランドハンドリング業務区分）の特定技能外国人

従前



空港敷地内

受入れ機関の要件
空港管理者により当該空港における営業の承認等を受けた事業者

空港敷地外で貨物取扱業務を行っている事業者は特定技能外国人の受入れは認められていない

措置

空港敷地外の保税蔵置場等において、貨物取扱業務を行う事業者も特定技能外国人の受入れを可能に！



空港敷地内

受入れ機関の要件
空港管理者により当該空港における営業の承認等を受けた事業者



業務可能エリアの拡大！
空港敷地外の保税蔵置場等
受入れ機関の要件
当該国家戦略特別区域に係る地方公共団体及び空港管理者その他の関係者が設置する協議会に所属する事業者

自動物流道路の社会実装に向けた技術的検証の推進・制度整備

これまで(～R7年度末)の取組・進捗(予算措置含む)

- 「令和7年度自動物流道路の社会実装に向けた実証実験」において、成田空港周辺をフィールドとした成田空港株式会社、千葉県等による実証実験を採択し、搬送機器の自動走行や搬送機器の通信安定性についての実験を実施。
(予算措置:実証実験経費については、公募要領に基づき費用を分担)

今年度(R8)の取組

【取組】

- 「令和8年度自動物流道路の社会実装に向けた実証実験」において、成田空港施設内をフィールドとした千葉県、成田空港株式会社等の実証実験を9月8日に採択し、複数台の搬送機器を用いての走行性能を検証する実験を実施する予定。

【予算措置】

- 実証実験経費については、公募要領に基づき費用を分担。

【進捗・取組の効果】

- 貨物輸送の自動化・効率化に向けた技術的課題等の明確化。

来年度以降の取組(R9概算要求事項含む)

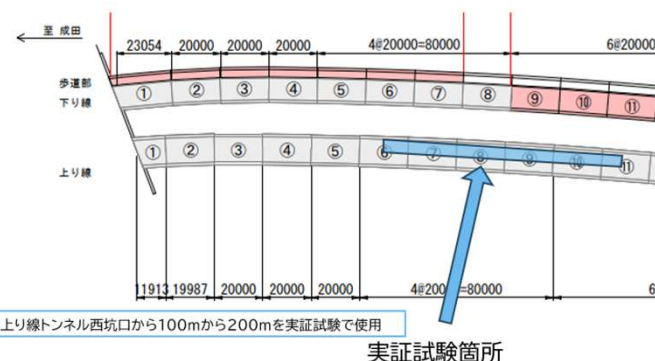
- 令和7年度、8年度の実証実験の結果も活かしながら、引き続き貨物輸送の自動化・効率化に向けて取り組む。

■実験概要

千葉県内の県有施設のトンネル部において、自動物流道路の本線を模擬的に再現し、AMRIにT11パレット等を積載した状態での自動走行実験を行う。自動走行時の走行軌跡の逸脱や速度(最大時速7km)・荷物重量を変更させた場合の加減速の所要時間等について計測し、自動物流道路本線の構造の検討に必要な情報を整理する。あわせて、wifi通信強度測定ソフトを用いて、電波強度を計測し、トンネル内での当該搬送機器の自動走行の正確性について検証する。

実施するユースケース	ユースケース2 搬送機器の自動走行 ユースケース4 搬送機器の通信安定性
代表企業(役割)	成田国際空港株式会社・千葉県(企画・調整)、PLIBOT(搬送機器の手配・走行・管理・分析・集計等)
その他参加企業(役割)	(株)大林組(実験統括管理)
実験場所	千葉県成田市天神峰地先(主)成田小見川鹿島港線 天神峰トンネル[縦断勾配:約1%]
実験日程	2026年2月16日～18日(準備1日、実験 1.5日、撤収0.5日)
使用する主な機器	自動搬送機器1台
機器の図・諸元	

実験フィールド位置図



自動搬送車両



諸元

車体寸法: 2000 × 1300 × 590mm

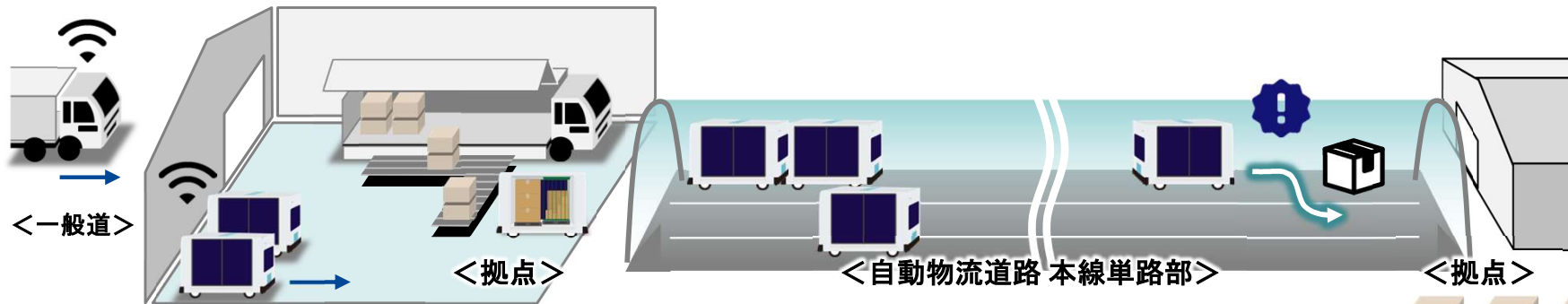
最大積載量: 500kg

最大速度: 3.6～7.2km/h(開発中)

走行時間: 7-8h

「令和8年度自動物流道路の社会実装に向けた実証実験について～実証実験に参加する事業者を採択しました～」(R8.9.8報道発表資料 抜粋)

- 目的:「令和8年度自動物流道路の社会実装に向けた実証実験」では、昨年度と同様に既存の技術及び既存施設を活用しつつ、自動、無人で荷物を運ぶという自動物流道路のコンセプトについて、複数台の搬送機器を用いての走行性能及び自動運転設備等の簡素化可能性を検証し、自動物流道路の実装に向けた技術的課題の検証および運用に必要な条件整理等を行う。
- 公募期間:7月22日(水)～8月21日(金)を予定
- 実験場所:国土技術政策総合研究所の試験走路又は成田国際空港施設内
- 実験期間:令和8年10月～12月を予定(別途調整)



【テーマ1】拠点における荷役<拠点>

・机上検討、シミュレーションにより、車両、搬送機器の出入量に応じた複数荷役機器等による処理能力(時間)を検証し、拠点必要面積等を検証する。

【テーマ2】複数台の搬送機器の自動走行<本線・拠点>

(1) 現行の搬送機器の走行性能の検証

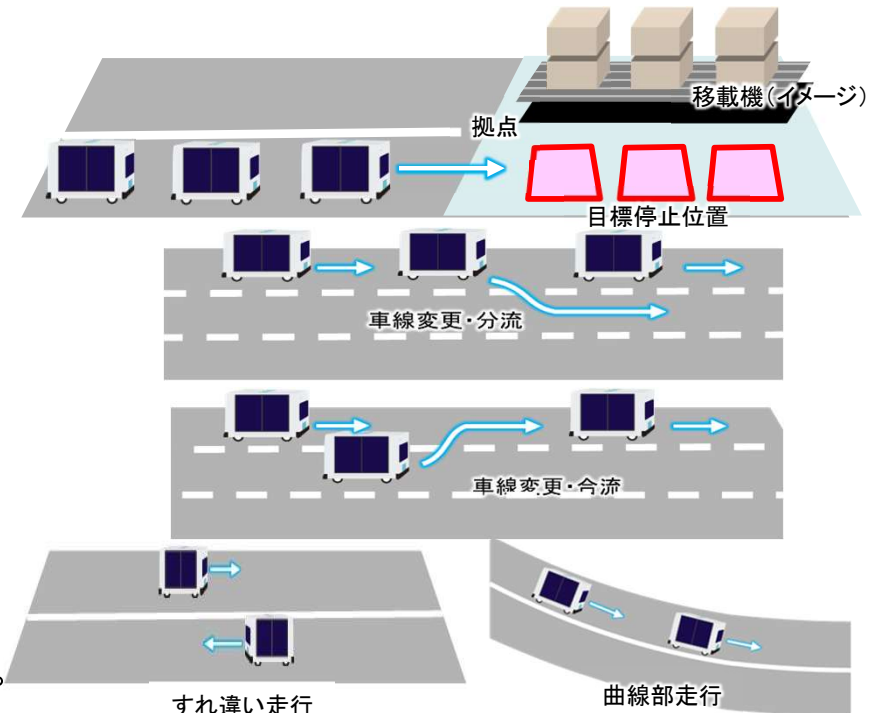
・複数の搬送機器(3台以上)による自動走行(曲線部走行等)を行い、必要な幅員等の検証を行う。また、車線変更、分流、合流、すれ違い等の実証により、バッファリングレーンの実現可能性を検証する。その際、積載貨物への影響、異常検知、危機回避時の走行性能を確認する。

(2) 自動運転設備等の簡素化の検証

・専用空間を念頭とした自動運転設備等の簡素化可能性の検証を行うとともに、インフラ協調の必要性を検証する。

(3) その他

・机上検討にて、路側インフラ、搬送機器、拠点、車両間のシステム連携を検証する。
・実験中の電力消費量、通信環境、運行管理手法等のデータ取得する。



成田・羽田間の貨物輸送効率化に向けた方策の検討①

これまで(～R7年度末)の取組・進捗(予算措置含む)

- 事業者との意見交換を実施。
- 仮陸揚貨物の保税運送に係る手続等を明確化及び包括保税運送の承認要件の見直しを実施。
- 航空貨物の仮陸揚貨物及び混載仮陸揚貨物に係るNACCS業務のシステム改修等を実施。

今年度(R8)の取組

【取組】

- 事業者との意見交換を実施し、制度・運用のニーズを把握。

【進捗・取組の効果】

- 事業者等のニーズを踏まえ、制度・運用の改善を検討。

来年度以降の取組(R9概算要求事項含む)

- 事業者等のニーズを踏まえ、制度・運用の改善を通じ税関手続の利便性向上に努める。

(参考)仮陸揚貨物・保税運送制度

- 仮陸揚貨物とは、本来その港などに陸揚げすることを予定した貨物ではなく、荷繰り又は他の船舶等への積替えの都合等により、一時的に陸揚げする貨物(トランジット貨物を含む。)
- 保税運送とは、税関長の承認を受けて、保税地域、港又は空港などの相互間において外国貨物のまま運送することができる制度。

保税運送の概要

- 保税運送は、国内にある外国貨物に関して、開港、税関空港、保税地域、税関官署等の間については、税関長に申告し承認を受けることにより、外国貨物のまま運送することを可能とする制度。社会悪物品やテロ関連物品等が不正に輸出入されることを防ぐとともに、適正な関税を徴収すること等を目的とするもの。
- 1年間の期間内で、特定の区間について一括で承認を受けることが可能。（包括保税運送制度）

■ 保税運送のイメージ



成田・羽田間の貨物輸送効率化に向けた方策の検討②

これまで(～R7年度末)の取組・進捗(予算措置含む)

- 新しい成田空港を支える高規格道路ネットワーク構築の基本方針(R7.11千葉県道路協議会)に基づき、取組を推進。
- 圏央道の整備促進や追加ICの検討等により都心とのアクセス性を向上する取組を推進。
- 「令和7年度自動物流道路の社会実装に向けた実証実験」において、成田空港周辺をフィールドとした成田空港株式会社、千葉県等による実証実験を採択し、搬送機器の自動走行や搬送機器の通信安定性についての実験を実施。(再掲)
(予算措置:実証実験経費については、公募要領に基づき費用を分担)

今年度(R8)の取組

<圏央道等の道路ネットワーク整備>

【取組】

- 大栄JCT～多古IC間はR8.11.7に開通予定。また、多古IC～松尾横芝IC間もR8年度内に開通予定。
- 圏央道に直結する追加ICをR8.4に事業許可(成田空港周辺IC(仮称))。
- その他、都心とのアクセス性向上に向けた道路ネットワーク整備の検討。

<自動物流道路>(再掲)

【取組】

- 「令和8年度自動物流道路の社会実装に向けた実証実験」において、成田空港施設内をフィールドとした千葉県、成田空港株式会社等の実証実験を9月8日に採択し、複数台の搬送機器を用いての走行性能を検証する実験を実施する予定。

【予算措置】

- 実証実験経費については、公募要領に基づき費用を分担。

【進捗・取組の効果】

- 貨物輸送の自動化・効率化に向けた技術的課題等の明確化。

来年度以降の取組(R9概算要求事項含む)

- 今年度の取組を引き続き継続。

2. 空港施設等の機能強化

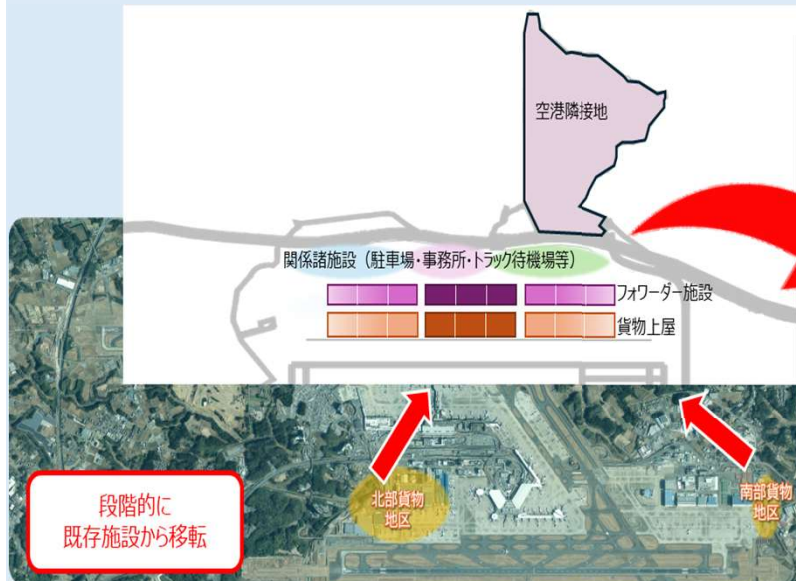
今後の成田空港施設の機能強化に関する
検討会最終とりまとめ(R8.7.6)より一部更新

(2) 貨物取扱施設の今後の整備の方向性

【配置】

- 空港敷地内で分散している国際航空物流機能を集約。
- 新貨物地区と圏央道を挟んで隣接するエリアとの一体的運用を図る。

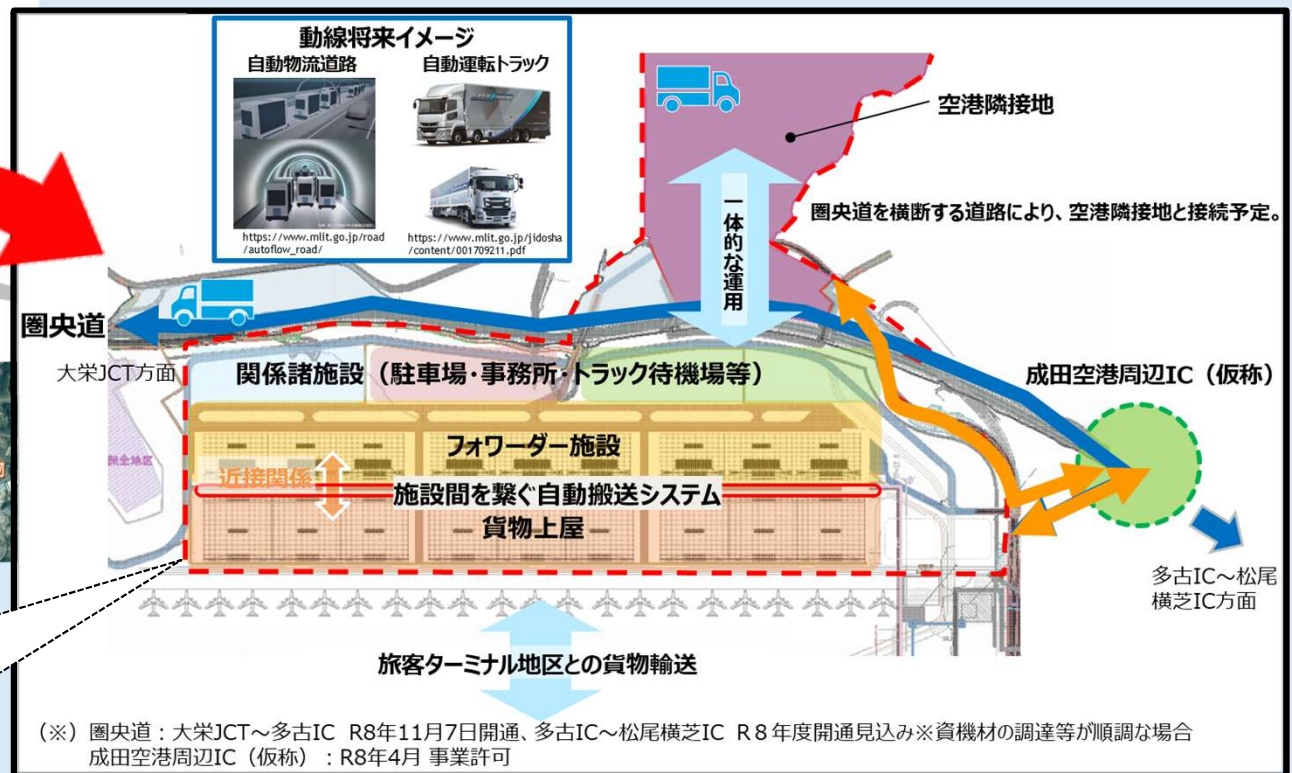
<新貨物地区の整備イメージ>



【機能】

- 自動搬送システムの導入など世界最高水準の効率性等を実現。新貨物地区と隣接地、成田・羽田間の貨物搬送の自動化等も目指す。
- 都心とのアクセス等を考慮した広域道路ネットワーク整備の検討を推進。

<新貨物地区・隣接地の貨物搬送の運用イメージ>



<貨物上屋とフォワーダー施設との一体運用のイメージ>

2. 空港施設等の機能強化（成田空港を支える道路ネットワーク）

今後の成田空港施設の機能強化に関する
検討会最終とりまとめ(R8.7.6)より一部更新

（４）広域道路ネットワークの今後の整備の方向性③

＜道路ネットワーク整備による広域波及＞

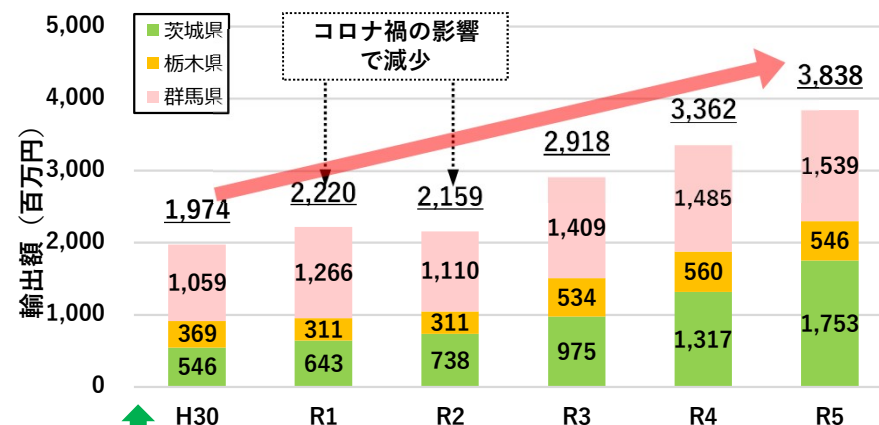
- 圏央道の整備進展により、北関東エリアの農産物の輸出拡大に寄与する。
- 圏央道（大栄～松尾横芝）の開通により、更なるアクセスが向上し、輸出拡大が期待できる。

※圏央道：大栄JCT～多古IC R8年11月7日開通、多古IC～松尾横芝IC R8年度開通見込み（資機材の調達等が順調な場合）



農産物の輸出額が増加

■茨城県・栃木県・群馬県の農産物輸出額推移



出典) 茨城県：茨城県農林水産業の概況
群馬県：群馬県農畜産物等の輸出金額について
栃木県：栃木県産農産物の輸出実績
※茨城県と栃木県は年度、群馬県は暦年で集計

成田市場の産地別取扱額
(野菜・果物 上位3位)

【野菜】 にんじん・キャベツ・小松菜等
1位：千葉県 3.8億円
2位：茨城県 1.1億円
3位：北海道 0.4億円

【果実】いちご、スイカ、りんご等
1位：栃木県 2.2億円
2位：山梨県 1.0億円
3位：茨城県 0.5億円

出典：成田市公設地方市場年報
(令和 6 年度)



成田空港周辺IC（仮称）

出典：成田市「成田市場の輸出拠点機能の概要」

新しい成田空港を支える高規格道路ネットワーク構築の基本方針(千葉県道路協議会)

第5回 首都圏空港道路ネットワーク検討分科会(R7.11.19)

■新しい成田空港を支える高規格道路ネットワーク構築の基本方針(抜粋)

- 日本のゲートウェイである成田空港を核とする機能強化は、今後の日本全体の競争力を左右する国家プロジェクトであり、アジア主要空港に比肩するグローバルハブ空港として機能させるため、空港施設やアクセスなど基盤インフラの戦略的構築が急務である。
- しかしながら、現状で成田空港にアクセスする高規格道路は、東関東自動車道のみであり、リダンダンシーを欠いている。また、京葉道路を中心に、千葉県湾岸地域では慢性的な渋滞が面的に生じており、成田空港アクセスとしての機能を果たすことができず、地域の社会経済活動に損失を与え、生産性を著しく損ねている。
- 京葉道路については、交通容量不足などを要因とする渋滞箇所を特定し、渋滞対策に取り組むための料金見直しを活用し、一定の成果をあげているものの依然として渋滞が残存している状況にある。

＜成田と都心・羽田の連結強化につながる新たなネットワーク形成＞

- 唯一の成田空港アクセスである東関東自動車道に加え、都心と成田空港を最短で結び外環道と接続する北千葉道路、及び渋滞が顕著な京葉道路を補完し外環道・東関東自動車道館山線と接続する新湾岸道路を車の両輪として、地域と意識を共有しながら、スピード感を持ち、有料道路事業を活用し、最優先で新たなネットワーク形成を図る。

＜ネットワークを賢く利用する取組＞

- 成田空港の機能強化とあわせた道路アクセス強化にあたり、高速道路の経路間における料金水準の差異等により、相対的に料金水準が低い経路において、交通偏在による渋滞発生が生じることを踏まえ、料金水準の整理・統一を進めることにより、経路にかかわらず円滑なアクセスを確保することが重要である。
- 需要に働きかけるTDMなど、ネットワークをより有効に活用していくための方策や道路規格に応じた安全で快適な走行に向けて検討を行う。

サプライチェーン全体でのデータ化・標準化(One Record等)の推進 荷主等の幅広い関係者の取組の参画につながる仕組みの創設

これまで(～R7年度末)の取組・進捗(予算措置含む)

- 2024年12月ONE Record Roadshowに出席するなど、IATAやエアライン等を通じて進捗状況を注視。
- 関係するステイクホルダーが多岐にわたっているため、航空局が主体的に議論を推進するよう定期航空協会より要望を受け、関係業界と連携して議論ができる場を設けるよう調整を開始。
- 「総合物流施策大綱(2026年度～2030年度)」(令和8年3月31日閣議決定)において、「関連業界におけるデータ共有の新標準方式であるONE Recordの導入など、関係者が一元的に情報共有できる環境の早期の整備に向けて必要な取組について関係事業者等と連携して検討する」とされている。

今年度(R8)の取組

【取組】

- エアライン、フォワーダー等の関係事業者とともに、ONE Recordに対応した航空物流プラットフォームの構築について議論を行う官民勉強会を設置。(R8.8末時点で2回実施済み、年度内5回の実施を予定)

【予算措置】

- 無し

【進捗・取組の効果】

- 業界全体で連携してONE Record導入を含む航空物流手続きのDX化を進めていくことを確認
- 今後、引き続き、現行手続きの課題の整理を行い、プラットフォーム構築に向けた検討を進める。

来年度以降の取組(R9概算要求事項含む)

- 紙媒体や電話、メール等で行われる荷主を含む民間航空物流事業者間の手続きの現状を把握し、新たなプラットフォーム構築に向けた調査費用を要求。

サプライチェーン全体でのデータ化・標準化(One Record等)の推進 荷主等の幅広い関係者 の取組の参画につながる仕組みの創設

(1) 案件名等

航空貨物情報共有システム (仮)

(2) 要求内容

【要求内容、要求の背景、目的等】

紙媒体や電話、メール等で行われる民間航空物流事業者間の手続きの現状を把握し、新たなプラットフォーム構築に向けた調査費用を要求する。

【必要性・効果】

航空貨物輸送は航空会社、上屋、フォワーダー、通関・陸運業者、荷主など多岐にわたる関係者で構成されているが情報伝達は依然として紙媒体や電話・メール等のアナログ手法に依存している。中小業者を含めたすべての関係者が活用できるプラットフォームを整備することで、書類の電子化や上屋への作業指示、貨物ステータスを一元管理することができ、業界全体の業務効率化と労働力不足に対応する省人化、ひいては我が国の航空物流の国際競争力を強化することができる。

【緊急性】

物流業界における人手不足（2030年問題）への対応として、早急に航空物流の電子化による効率化と省力化が求められる。

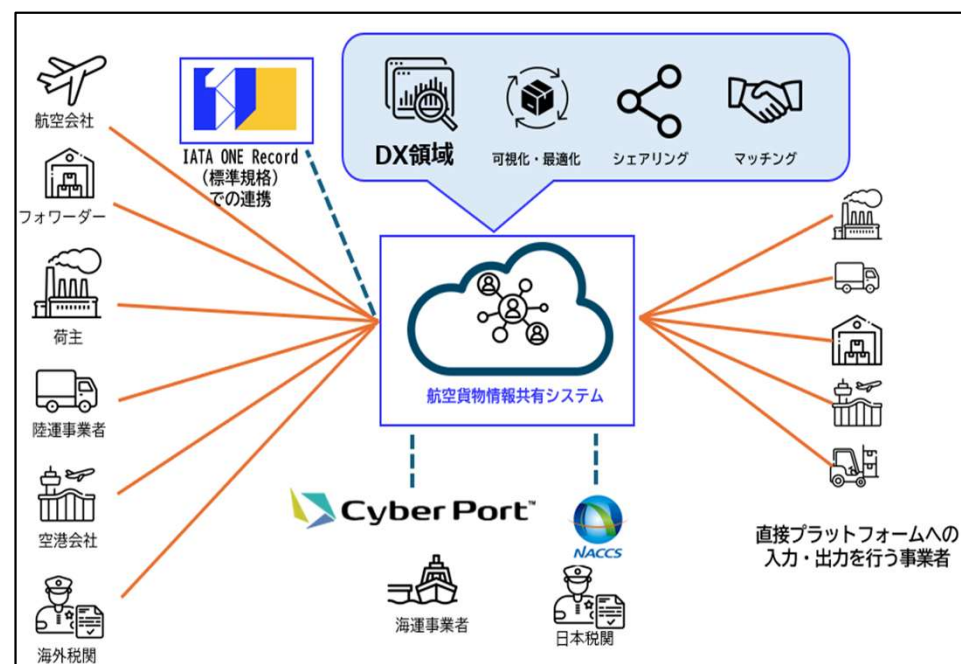
また、「総合物流施策大綱の実現加速化に向けた提言」令和8年6月4日自由民主党政務調査会物流調査会においても航空物流関係者が一元的に情報共有できる環境の早期の整備を図ることと提言されている。

(3) 事業イメージ、具体例

・航空物流関連の手続きを電子化して中小企業者の含む全関係者が共通利用できるのプラットフォームを構築・運用

・貿易関連のプラットフォーム「NACCS」(関税局)、「サイバーポート」(港湾局)との連携を考慮

・上記の要件定義にかかる情報の収集及び検討
(今回要求)



4. 成田空港を核とした産業集積

国内エンジンMRO拠点強化支援事業の取り組み進捗状況

これまで(～R7年度末)の取組・進捗(予算措置含む)

- 現在、日本国内に大型エンジン用の試運転設備がなく、海外MRO拠点を利用せざるを得ない状況であり、部品修理や整備後の試運転設備等の導入により、国内で一貫して整備可能な体制を構築することを目指している。
- 大型試運転設備でのSAF活用も見据えており、GX事業で5年間国庫債務負担行為にて予算を確保。
- 本事業は、国内MRO事業者が、エンジン整備受託に向けた海外エンジンOEMとの交渉及びエンジン整備設備の設置に必要な情報収集を行い、当該設備の基本設計、仕様検討及び運用体制を構築するもの。本事業の公募を令和8年1月23日に開始した。

今年度(R8)の取組

【取組】

- 令和8年4月7日に株式会社JALエンジニアリング(幹事社)、株式会社IHI、全日本空輸株式会社の3者による共同申請(補助総額約0.66億円、補助率1/3)を1件採択した。
- 11月末には基本設計に関する補助事業が終了予定。

【予算措置】

- GX予算 次期航空機開発等支援事業(国庫債務負担行為 5年総額約865億円の内数)

【進捗・取組の効果】

- 自社で保有しているエンジンの整備を受託すべく、株式会社JALエンジニアリングが海外エンジンOEMとの交渉を積極的に行っている。また、株式会社IHIは、エンジンのモジュール修理等の受託に向けて当該交渉に参画している。全日本空輸株式会社においても海外エンジンOEMとのエンジン整備受託の交渉を開始し、継続していく。
- 株式会社JALエンジニアリング、他2社が、大型試運転設備の基本設計、仕様及び運用体制の検討を実施。

来年度以降の取組(R9概算要求事項含む)

- 大型試運転設備をはじめとした大型エンジンMRO関連設備の詳細設計、設備導入等を支援予定。
- 令和9年度分の予算要求を実施中。

次期航空機開発等支援事業

令和9年度概算要求額 400億円（R8当初137億円）

製造産業局
航空機武器産業課

事業目的・概要

事業目的

経済産業省では、2024年4月に新たな「航空機産業戦略」を策定し、我が国航空機産業の課題と成長の方向性を示したところ。新たな市場、ボリュームゾーンの双方においてインテグレーション能力を獲得することで従来のサプライヤー構造を脱し、将来的に国際連携による完成機事業創出を目指すこととした。

本事業では、排出削減に資する、先進複合材適用実証や高効率生産実証、エンジンの低燃費化等に対応する技術実証を通じ、次期航空機開発プロジェクトでインテグレーション能力を獲得するとともに、MRO拠点（Maintenance（整備）、Repair（修理）、Overhaul（分解・点検等）の整備を含む一貫した事業実施能力を獲得することを目指す。

事業概要

（1）次期機体主要構造体開発・高レート生産技術実証

国内企業が次期航空機開発プロジェクトに上流工程から参画してインテグレーション能力を獲得すべく、機体の軽量化に資する複合材適用実証、生産量増大に向けた高効率生産実証を支援。

（2）次期エンジンアーキテクチャ技術実証

現在のエンジンよりも高効率なエンジン開発に必要な要素技術実証、具体的には燃費向上を目指す上で必要な要素レベルの技術実証、要素技術を組み合わせた試作検討等を支援。

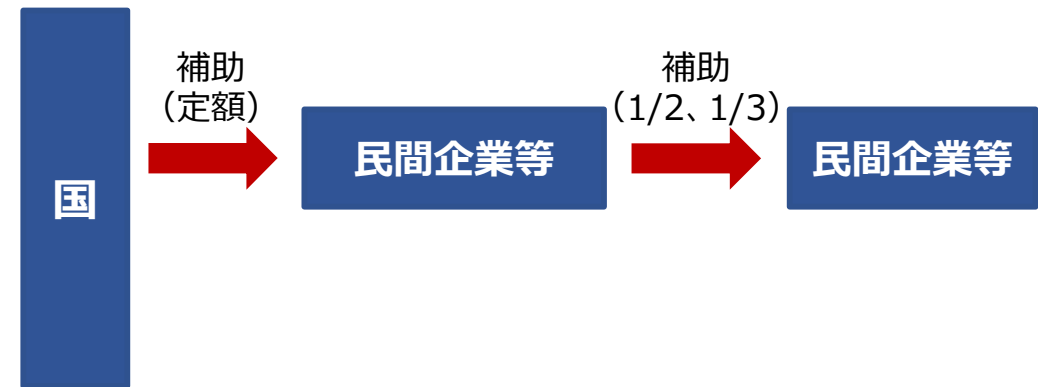
（3）サプライチェーン現代化投資支援

国内航空機サプライチェーン企業が次期航空機開発プロジェクトに参画するため、高効率生産等生産能力を向上するための設備投資や工程認証取得等を支援。

（4）国内エンジンMRO拠点強化支援

海外の整備拠点を利用せざるを得ない状況にあるエンジンMROについて、部品修理や整備後の試運転設備等の導入により、国内で一貫して整備可能な体制を構築。

事業スキーム（対象者、対象行為、補助率等）



成果目標・事業期間

2035年頃市場投入が想定される次期航空機の開発プロジェクトに、主に軽量化・効率化技術をレバレッジに、より上流工程から参画してインテグレーション能力を獲得。加えて、MRO拠点整備を通じた収益基盤の獲得、SAF導入拡大・新機材への切替等を図る。

- （1）次期機体主要構造体開発・高レート生産技術実証（2025～27年度）
- （2）次期エンジンアーキテクチャ技術実証（2025～27年度）
- （3）サプライチェーン現代化投資支援（2025～29年度）
- （4）国内エンジンMRO拠点強化支援（2025～29年度）

国内エンジンMRO拠点強化支援事業

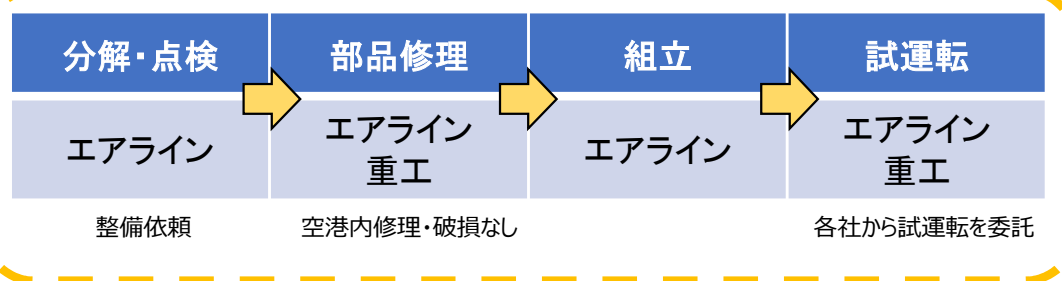
- 国内の主要なエンジンMRO※事業者は数社（航空会社、エンジン部品製造メーカー） いるものの、大型エンジンMROについては、日本国内に大型のエンジンテストセルがなく、海外に外注している状況。
- 海外の整備拠点を利用せざるを得ない状況にあるエンジンMROについて、部品修理や整備後の試運転設備等の導入により、国内で一貫して整備可能な体制を構築することを目指し、令和8年には大型試運転設備の基本設計への支援を開始。

※整備（Maintenance）、修理（Repair）、分解・点検等（Overhaul）

令和8年4月7日（火）に、**（株）JALエンジニアリング、（株）IHI、全日本空輸（株）（ANA）の3社共同事業の採択決定を公表。**

大型エンジンMROの流れ / 役割分担

現在は大部分を海外に外注



役割分担のうえ、
各工程のMRO能力を獲得

協調基盤として
各社出資で新設

**エンジンMRO事業の収益基盤化
整備と開発の連携による能力向上**

本投資で進めるべき取組・目指す姿

環境負荷低減・CNへの貢献

- 試運転設備を活用したSAF普及に貢献する試験
- 試運転時のSAF利用
- 整備知見を低燃費なエンジン設計・開発へ反映

共通基盤としての大型試運転施設の整備・高効率稼働

- 試運転施設は協調基盤として各社出資で新設

作業工程の自動化・省人化

- 海外需要獲得を見据えた整備キャパの拡大
- 部品修理等工程や部品のハンドリング、運搬を自動化すること
で競争力強化を図る



手作業による加工



加工の自動化

産業用地確保に向けた取組(地域未来投資促進法等の制度見直し) など、産業集積に有効な施策の検討

経済産業省
経済産業政策局

これまで(～R7年度末)の取組・進捗(予算措置含む)

- 成田空港周辺地域について、地域未来投資促進法等により民間投資を促進。
- 「地域未来戦略」の議論を踏まえ、産業クラスター計画の策定を検討。

今年度(R8)の取組

【取組】

- 地域未来投資促進法の制度見直し(緑地面積率等規制の緩和の特例や、データセンターへの工業用水供給の義務づけ、自治体の産業用地整備に対する中小機構による融資及び助言等)を実施。
- 「地域未来戦略」(令和8年7月21日閣議決定)に基づく戦略産業クラスター計画として「民間航空機MROクラスター計画」を策定。

【進捗・取組の効果】

- 令和8年6月に改正地域未来投資促進法を公布。年内に改正法及び関係下位法令を施行予定。
- 千葉県のプロジェクト提案を踏まえ、「地域未来戦略」に基づく戦略産業クラスター計画として、経済産業省・国土交通省及び内閣官房で連携し、「民間航空機MROクラスター計画」を策定(令和8年7月31日公表)。

来年度以降の取組(R9概算要求事項含む)

- 改正地域未来投資促進法に基づき、産業用地の整備を実施する都道府県・市町村等に対し、産業用地の取得・造成等に係る資金の長期・低利融資を行うための予算を要求。
- 「民間航空機MROクラスター計画」について取組を推進。
- 地域未来戦略の実現に資する予算(地域の産業クラスター形成に向けたサプライチェーン形成支援補助金(仮称)等)を要求。

地域未来投資促進法の改正概要：産業用地等の産業基盤の整備

黄色マーキング：改正に係る事項

趣旨・政策的意義

- スピーディーな立地が可能な、**分譲可能な産業用地は減少基調**。今後、**2040年度250兆円国内投資目標の実現**には産業用地確保の加速が不可欠。
- 産業インフラや産業集積等の観点で企業立地が見込まれる**産業用地整備を計画承認**する枠組みを設け、整備円滑化に向けた**支援措置**を講じる。
- 他方、**産業用地には一定の空き**も。既存工場も含め、**最大限の活用**に向けて、**既存用地の条件を改善**が必要。
- **自治体が提供できる立地インセンティブ**や**用地確保策**への後押しを強化。

新規開発がない場合の産業団地供給の見通し

(出所) 経済産業省「各都道府県・政令市向けアンケート調査」(2023年)を基に作成。道府県・政令市が対象。

8割超の自治体が**5年以内に枯渇**すると見込む

産業団地を確保できていないと回答した42府県分の譲可能な産業団地面積

(出所) 一般財団法人日本立地センター「産業用地ガイド」より、左記のアンケート調査において立地ニーズに応えられる産業団地を「どちらかと言うと確保できていない」「確保できていない」と回答した42府県の情報を抜粋し、経済産業省が作成。

国..基本方針

国が同意

市町村・都道府県：基本計画

〔主な既存の記載内容〕

- ✓ 対象となる区域（促進区域）
- ✓ 地域の特性 × 活用分野

〔主な追加内容〕

- ✓ **緑地面積率の緩和に関する事項**
- ✓ **データセンターへの工業用水の供給に関する事項**
- ✓ **企業ニーズに基づいて適地で行う産業用地整備に関する事項**

都道府県が承認

都道府県が承認

産業用地確保のための既存用地の条件改善
(事業者：【**拡充**】地域経済牽引事業計画)

〔主な既存の記載内容〕

- ✓ 事業内容・実施期間
- ✓ 要件への適合性（付加価値創出等）

〔主な追加の記載内容〕

- ✓ **緑地面積率の緩和に関する事項**
- ✓ **データセンターの水の需要量**

① 生活環境の保持を前提とした**緑地面積率規制の緩和の特例**
② **データセンターへの工業用水供給の義務づけ**
③ 財政力の低い市町村が固定資産税減免を行った場合の**減収補填措置の拡充**（補填割合は最大75%）（現行：土地・建物 拡充：機械・装置）
※①～③の措置は新たに整備される産業用地でも活用可能

産業用地整備に係る計画承認制度の創設
(都道府県・市町村等：【**新設**】地域経済牽引事業用地整備計画)

〔主な記載内容〕

- ✓ **具体的な整備場所**
- ✓ **立地を促進する事業分野**
- ✓ **企業立地の見通し**

① 自治体の**産業用地整備**に対する**中小機構による融資及び助言**
② **官民連携事業での土地譲渡に係る地権者への課税特例**
(譲渡に係る所得税が15%→10%、住民税5%→4%)

※ 産業競争力強化法に基づく事業費上昇事業適応についても、一部の措置を適用。

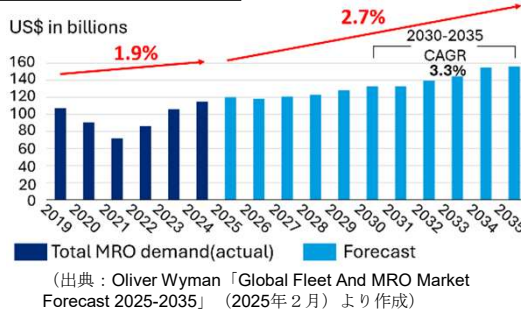
現状と課題

千葉県成田空港周辺地域のポテンシャル（強み）

- 成田空港は、年間発着容量を34万回から50万回へ拡大する見込み。
- 国内MRO事業者にとって、海外に依存していたアフターマーケット市場の取り込み機会が拡大する好機。

●現状（その地域・産業を取り巻く将来の見通し） 拡大するMRO市場

- 世界のMRO市場は、2035年初頭にかけて**年平均成長率2.7%で拡大すると予想**されている。千葉県では、地域未来投資促進法を活用し、**MRO等の成田空港の特徴や強みを生かせる産業の民間投資の促進**を図っている。



●課題

インフラ

- 空港周辺道路の渋滞等によるサプライチェーン・物流等への影響、一定規模以上の産業用地不足。

デジタル

- 労働集約的な現場による低生産性の課題（下記イメージ）。

設備

- 大型エンジン試運転設備が国内に存在せず、整備や試運転工程を海外に依存し、競争力がない。

人材

- 即戦力の整備士や特殊規格に対応できる専門**人材の不足**。

Before
手作業で加工



After
自動化



進行中の大規模投資案件と取組

●核となる大規模投資案件【道筋】

【JALエンジニアリング（千葉県成田市）】
空港整備地区の自社設備老朽化対策。

【JALエンジニアリング、IHI、ANA（千葉県成田市）】
国内初 航空機大型エンジン試運転施設へ投資を検討。

総投資額 200億円規模見込み
現在は試運転施設の設置及び
2030年代前半からの段階的稼働に
向けて設備の基本設計を推進。

※ 脱炭素成長型経済構造移行推進対策費補助金（経産省）に採択



●課題解決に向けた取組【政策手段】

インフラ

- 国は東関東水戸線や圏央道を整備、県は国道等の広域道路や空港周辺道路を整備する。産業用地は、千葉県が芝山町岩山地区にて約49haを予定。

デジタル

- JALエンジニアリングによるDX投資を検討。

人材

- 芝山町等が航空宇宙産業に係る**教育と情報発信等を一体化した拠点整備を検討**。教育機関の誘致及び人材育成プログラムの構築に向けて取り組む。

●インフラ整備の例

- 東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田）
- 圏央道（川島～横芝）
- 北千葉道路
- 国道296号の4車線化
- 芝山町岩山地区における産業用地整備



目指す姿【目標】

成長する航空機MRO需要に対して、**外需の獲得を含め対応していくために、確固たる国内一貫の整備体制とサプライチェーンを確立することを目指す。**

官民設備投資額

【KGI】**2040年まで235億円以上**

【KPI】

- 2030年時点での累積投資額：100億円
- 2030年時点での累積投資件数：1件
- ※航空機大型エンジン試運転施設が2030年代前半から段階的に稼働する予定のため

付加価値増加額

【KGI】**2040年まで約790億円**

【KPI】

- 2030年時点での累積額：約260億円

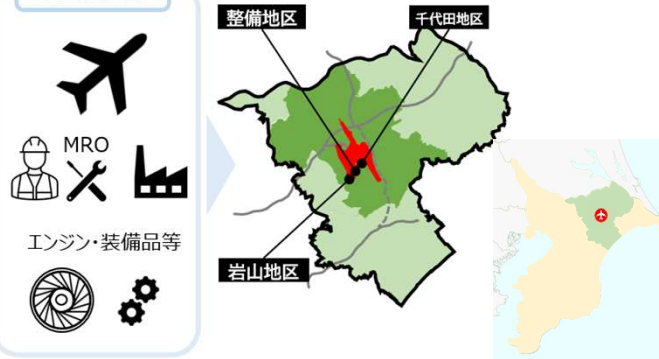
産業人材育成数

【KGI】**2040年まで約330人**

【KPI】

- 航空専門学校2校（成田国際航空専門学校、国際航空専門学校）における卒業生数：約100人/年

航空機産業



産業用地整備融資事業

令和9年度概算要求額 **58億円** (R8当初5.6億円)

※地域未来戦略を踏まえた計画の実施として別途事項要求。

経済産業政策局
地域産業基盤整備課

中小企業庁
長官官房総務課

事業目的・概要

事業目的

産業用地については、近年、立地面積が開発面積を上回って推移し、その供給が需要に追いついていない状況。コロナ禍後の生産回復や製造業等の国内回帰が見られる中、限られた適地を有効利用し、2040年度250兆円の官民投資目標実現に向けて、国内投資の基盤となる産業用地を確保することが重要。支援対象のうち、地域未来戦略に基づくクラスター計画については、大部分がこれから決定される予定であるところ、必要額が割り出せない。したがって、一部事項要求を行う。

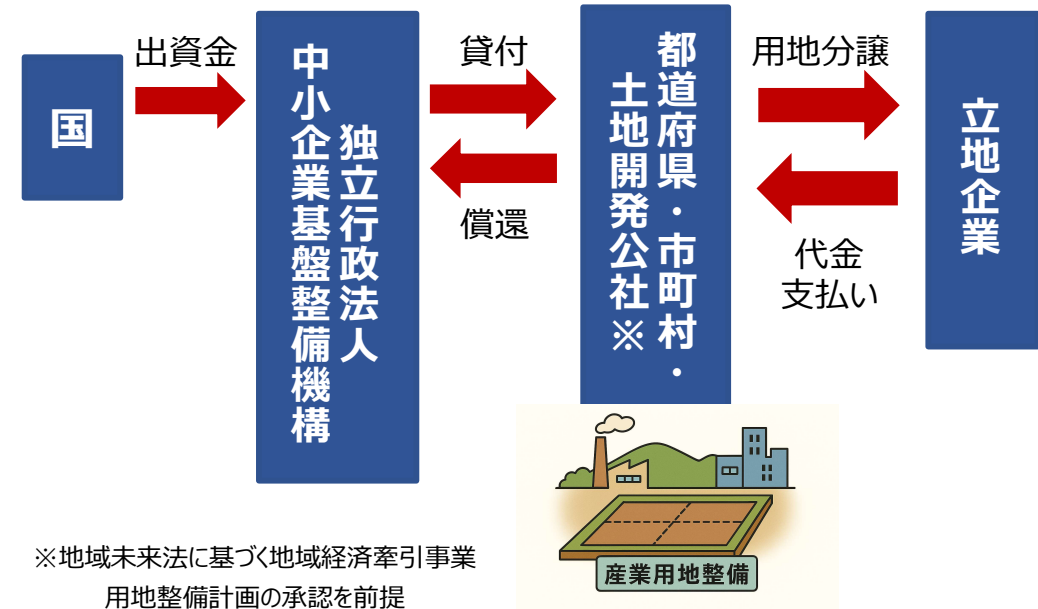
一方で、長年の国内産業立地の低迷を経て、地方公共団体が今後産業用地を整備するにあたっては、財政負担の大きさ、土地開発公社の減少が大きな課題。地方公共団体・土地開発公社を財政面で支援することで産業用地整備を加速し、立地環境整備を進めることを目的とする。

事業概要

産業用地の整備を実施する都道府県・市町村等に対し、産業用地の取得・造成等に係る資金の長期・低利融資を行う。

なお、本事業は、地域未来投資促進法改正（令和8年秋頃の施行予定）に基づいて講じられる、独立行政法人中小企業基盤整備機構による一気通貫の支援の一環。

事業スキーム（対象者、対象行為、補助率等）



成果目標・事業期間

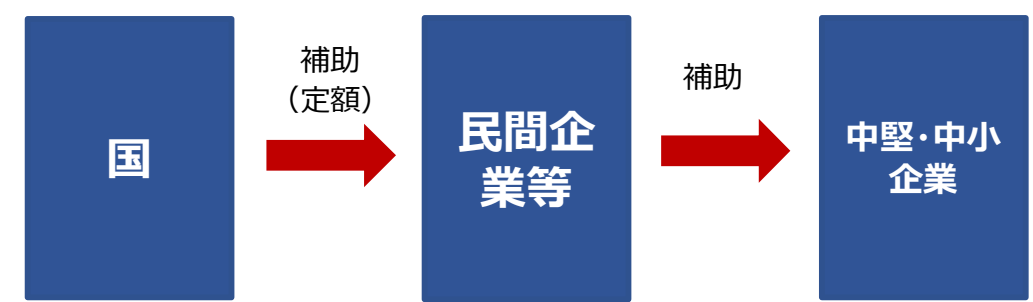
短期的には産業用地整備支援により投資の受け皿となる産業用地の面積を増加させる。長期的には地域経済を牽引する企業の立地促進を目指し、地域経済の活性化と持続的な発展につなげる。

地域の産業クラスター形成に向けたサプライチェーン形成支援補助金

令和9年度概算要求額 **1,000億円**（新規）

※地域未来戦略を踏まえた計画の実施として別途事項要求。

経済産業政策局
地域経済産業政策課

事業の内容	事業スキーム（対象者、対象行為、補助率等）
事業目的 地域の雇用を支える中堅・中小企業が、足元の人手不足等の課題に対応し、成長していくことを目指して行う大規模投資等を促進することで、地方においても持続的な賃上げを実現するとともに、「地域未来戦略」が目指す産業クラスターの形成を促進することを目的とする。 事業概要 人手不足に対応するための省力化等による労働生産性の抜本的な向上と事業規模の拡大を図るために行う工場等の拠点新設や大規模な設備投資に対して補助を行う。	 <pre>graph LR; A[国] -- "補助(定額)" --> B[民間企業等]; B -- "補助" --> C[中堅・中小企業];</pre> 成果目標 大規模投資を通じた労働生産性の抜本的向上と事業規模の拡大により、対象事業に関わる従業員の1人当たり給与支給総額が、地域別の最低賃金の伸び率を超える伸び率を実現する。

5. 成田空港を核とした農林水産物の輸出拠点化

成田空港を核とした農林水産物の輸出拠点化

これまで(～R7年度末)の取組・進捗(予算措置含む)

- サプライチェーン連結強化緊急対策において、成田空港・成田市場を活用した果実(桃、ぶどう、いちご、かんしょ)の通年でのタイ向け輸出に向けた出荷調整等の実証を支援。事業費59百万円に対して、国費38百万円を支援。

今年度(R8)の取組

【取組】

- ①輸出拠点化に向けて、成田空港・成田市場を活用した輸出推進体制の構築、生産・流通の転換の取組支援
- ②成田空港を活用したサプライチェーン構築に向けた流通に係る実証の取組(2協議会)の支援(実証事業は令和8年度中に完了予定)

【予算措置】

- ①GFP大規模輸出産地生産基盤強化プロジェクト(R7補正1,708百万円)による1協議会(国費約40.4百万円)への補助
- ②サプライチェーン連結強化緊急対策(R7補正2,521百万円)による2協議会(国費計 約190百万円)への補助

※GFP=Global Farmers / Fishermen / Foresters / Food Manufacturers Projectの略称。農林水産省が推進する日本の農林水産物・食品の輸出プロジェクト。

【進捗・取組の効果】

- ①1協議会の取組計画を6月に採択。農林水産省において園地登録のサポートや産地の紹介等千葉県への案件形成協力を実施。輸出額を0円(R6年度実績)から229百万円(R9年度目標)とする取組の効果を見込む計画。
- ②2協議会の取組計画を8月までに採択。両協議会の取組により、輸出額を10百万円(現状)を449百万円(R13年目標)とする取組の効果を見込む計画。

来年度以降の取組(R9概算要求事項含む)

- 輸出産地モデル形成等を支援する事業(R9年度要求2,144百万円)、戦略的なサプライチェーンの構築に向けた取組を支援する事業(R9年度要求2,821百万円)を要求中。
- 成田空港・成田市場を活用した輸出推進体制について、今年度の取組を引き続き継続し、より広域な産地形成となるよう安定供給体制強化を進める。

＜対策のポイント＞

輸出産地の育成を通じて国内生産基盤の強化を図るため、地域の関係者で組織する輸出推進体制の下、海外の規制・ニーズに対応した生産・流通体系への転換を通じた輸出産地のモデル形成等を複数年にわたり総合的に支援します。

＜事業目標＞

農林水産物・食品の輸出額の拡大（5兆円〔令和12年まで〕）

＜事業の内容＞

1. 地域の関係者による輸出に取り組む推進体制の組織化

都道府県やJA系統等が主導して輸出の課題に取り組むため、地域の関係者が参画する輸出推進体制の組織化や輸出支援プラットフォーム等との連携に係る取組を支援します。

2. 大規模輸出産地のモデル形成

1の推進体制の下、海外の規制・ニーズに対応した輸出向け生産への転換及び、輸送コスト低減や混載等を前提とした集荷から船積みまでの流通体系の構築等に取り組む際の追加的なコストに対して輸出が本格化するまでの間支援するなど、大規模輸出産地のモデル形成を支援します。

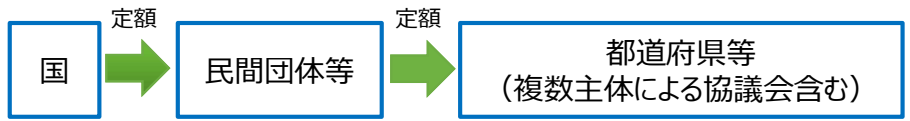
※「フラッグシップ輸出産地」に認定された産地が更なる輸出拡大に向け新たな

取組を行う場合は、補助上限額を引き上げて支援します。

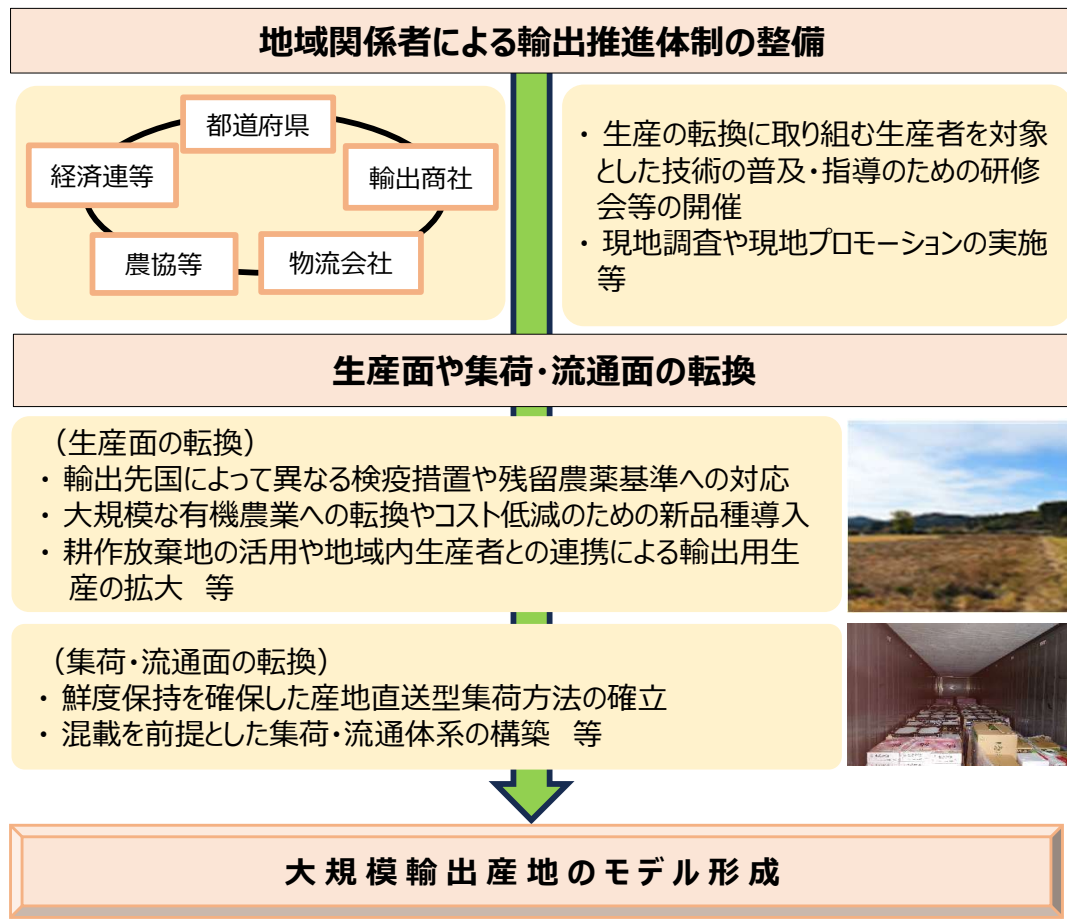
3. プロジェクトの管理、成果の調査分析・横展開

民間団体等による、プロジェクトの管理や遂行のサポート、プロジェクト成果の調査分析・他地域への横展開などの取組を支援します。

＜事業の流れ＞



＜事業イメージ＞



戦略的な輸出サプライチェーン構築対策事業のうち
サプライチェーン連結強化プロジェクト事業

令和9年度予算概算要求額 2,821百万円(前年度 300百万円)

<対策のポイント>
販路の開拓を通じ輸出の一層の拡大を図っていくため、**国内の生産事業者と海外の現地販売事業者、両者をつなぐ国内外の商社等で構成されるコンソーシアムが行う、生産から現地販売までの一気通貫した戦略的なサプライチェーンの構築に向けた取組を支援します。**

<事業目標>
農林水産物・食品の輸出額の拡大（5兆円〔令和12年まで〕）

<事業の内容>

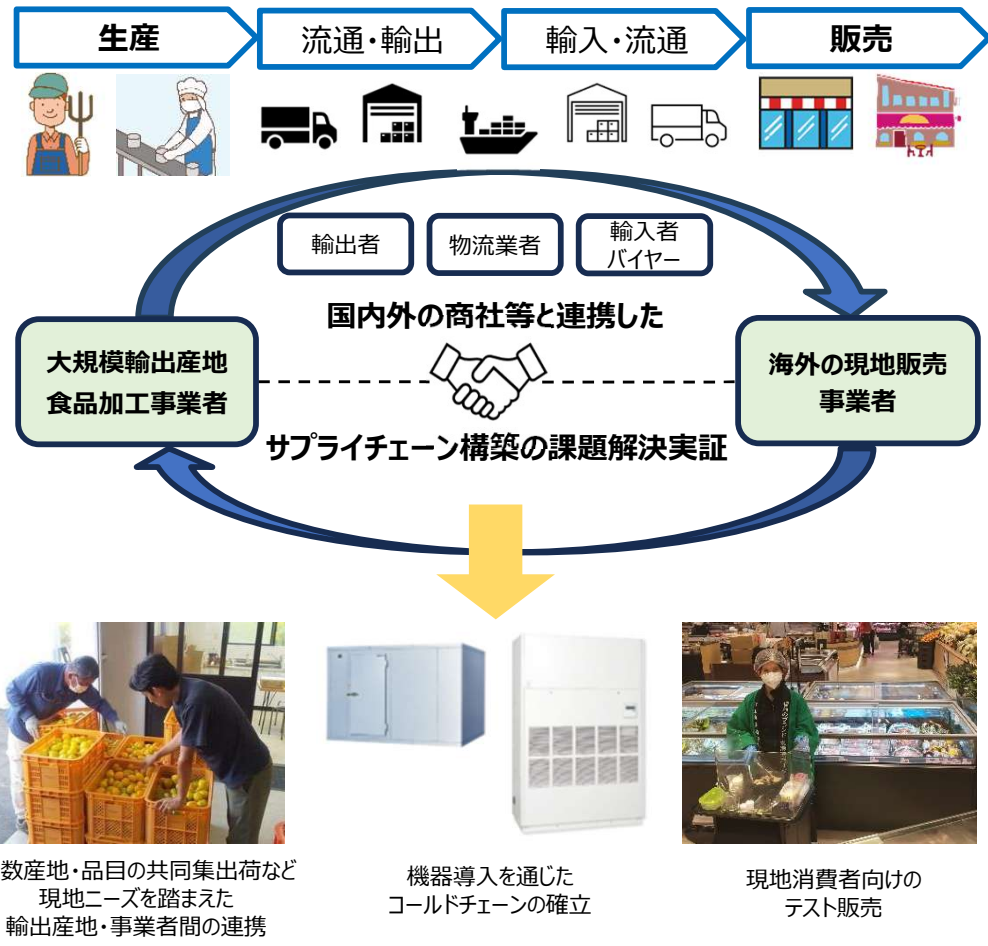
- 1. プロジェクト計画作成等支援**
生産から現地販売まで一気通貫した戦略的なサプライチェーン（規制の厳しい輸出先国・地域での商流や、参入が難しい現地系商流（非日系）など）を確立するため、国内の生産事業者と海外の現地販売事業者、両者をつなぐ国内外の商社等で構成されるコンソーシアムが行う、プロジェクト計画づくり等を支援します。
- 2. サプライチェーンの課題解決実証支援**
1. の計画の下、コンソーシアムが行う、
① 生産・出荷段階の課題解決（産地の供給力強化や共同集出荷等）
② 流通段階の課題解決（販売までの物流効率化等）
③ 販売段階の課題解決（現地におけるテスト販売等）
など**戦略的なサプライチェーンの構築に向けた実証（機器導入を含む）の取組を支援します。**

<事業の流れ>



※ 1 中小企業等について、機器購入以外の費用は2/3補助。
※ 2 フラグシップ輸出産地を含むコンソーシアム、食品企業の海外展開と一体的な商流づくりの取組は採択に際して優遇

<事業イメージ>



6. 空港等へのアクセスの強化

鉄道アクセス強化に向けた支援、関係者間での検討・調整

これまで(～R7年度末)の取組・進捗(予算措置含む)

- 「今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会」において、空港アクセス鉄道の輸送力増強に向けた単線区間の複線化や、東京都心へのアクセス強化に向けた検討を実施。
- 「観光立国推進基本計画(第5次)」(R8. 3. 27閣議決定)において、「成田国際空港の発着容量拡大を見据え、複線化や新線整備(複々線化)等の空港アクセス鉄道の機能強化等について、利子補給制度等により加速化を図る。」と位置づけ。

今年度(R8)の取組

【取組】

- 「今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会」において、高架新駅等の整備、単線区間の複線化及び新線整備(複々線化)による機能強化、東京都心・羽田空港方面への乗入れに向けた取組の方向性について、最終とりまとめを行った(R8. 7. 6)。

【予算措置】

- 空港アクセス鉄道の整備・機能強化を行う鉄道事業者を支援するため、調査・設計等の補助制度や利子補給制度を創設。

【進捗・取組の効果】

- 最終とりまとめに基づいて、国、成田空港会社、関係する鉄道事業者、関係自治体間において、事業全体に関する技術的課題等の精査と事業スキームについての協議が進められている。

来年度以降の取組(R9概算要求事項含む)

- 最終とりまとめに基づいて、各取組について、航空・鉄道旅客の需給の逼迫が見込まれる状況を踏まえ、その需要に適切に対応する観点から、国、成田空港会社、関係する鉄道事業者、関係自治体間で検討・調整を進める。

4. 成田空港駅及び空港周辺の鉄道施設について①

今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会 最終とりまとめ 抜粋

1. 取組の方向性

(1) 空港駅の改良等

【京成線関係】

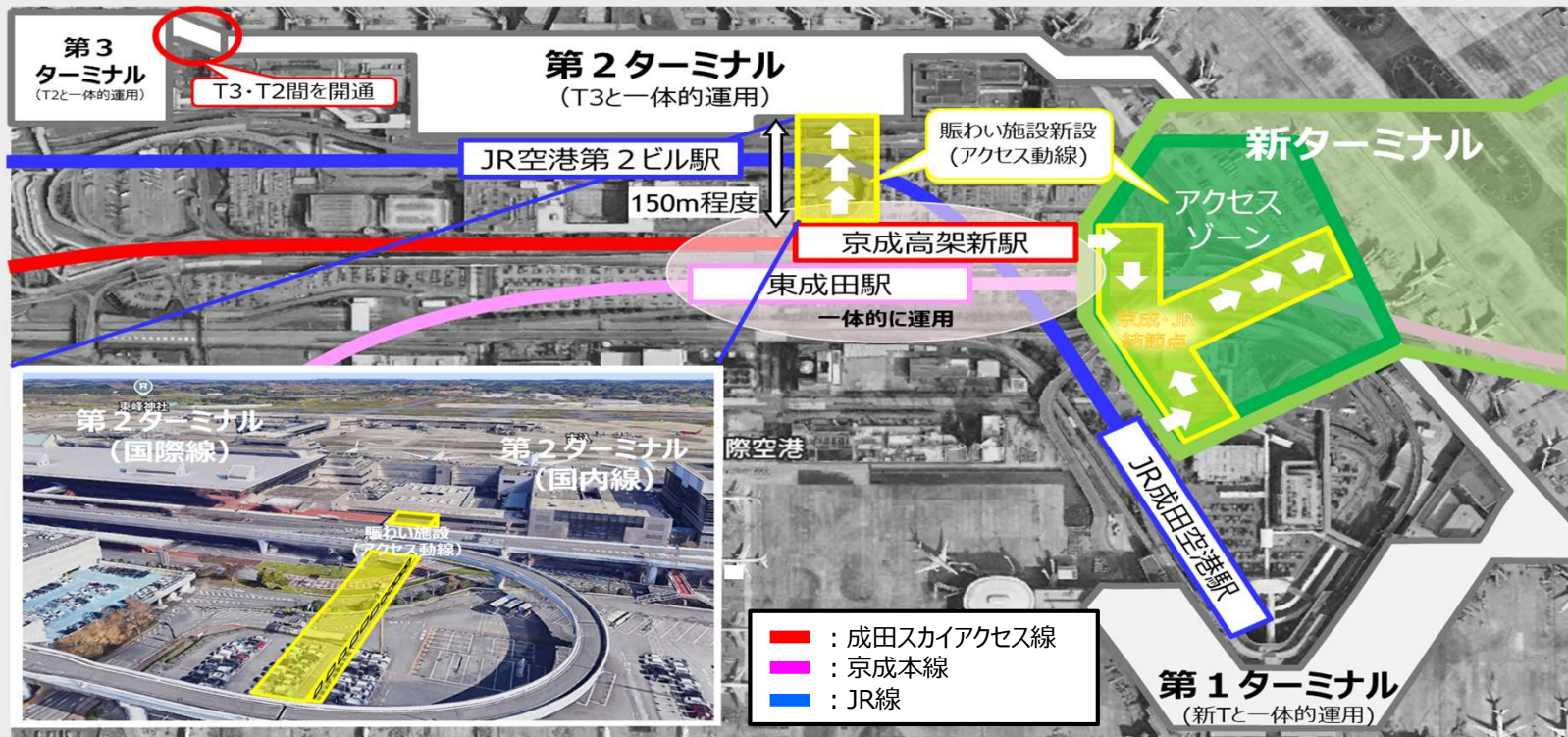
- 成田スカイアクセス線(スカイライナー等)を高架・複線化し、現東成田駅付近に高架新駅を整備する。
- 高架新駅南側に新ターミナルに接続する改札口を、東側に第2ターミナルに接続する改札口をそれぞれ整備する。
- 東成田駅については、高架新駅との一体的な運用を検討し、スカイアクセス線と京成本線は、連絡線で接続する。

【JR線関係】

- 成田空港駅～空港第2ビル駅は、既存京成線を改軌して両駅のホームを増強するとともに、両駅間を複線化する。
- 併せて、現成田空港駅において、新ターミナルに接続する改札口を新たに整備する。

<空港駅の改良等のイメージ>

※今後の検討状況や関係機関との協議等により、変更が生じる場合がある。



4. 成田空港駅及び空港周辺の鉄道施設について②

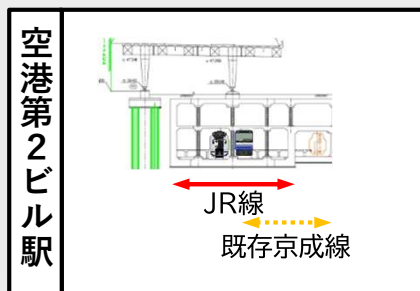
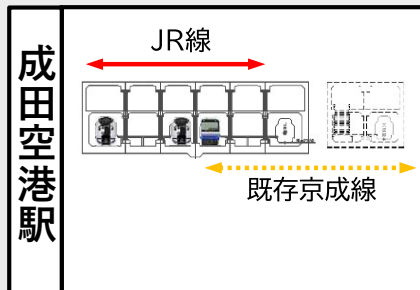
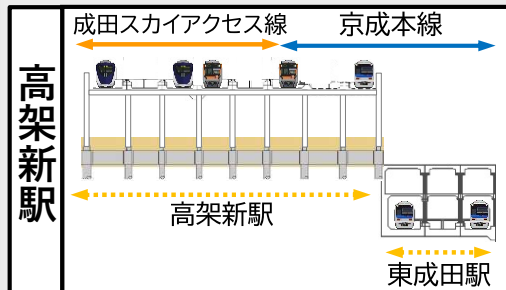
<鉄道施設整備イメージ>



- ・本イメージCGは、現状の航空写真をもとに3Dモデル化を行い、現時点での計画検討を合成したものを基に、新ターミナルおよび駅周辺の配置イメージを表現したものである。
- ・空間構成や将来イメージを分かりやすく表現するため、一部施設の形状・見え方等について簡略化を行っている。
- ・今後の検討状況や関係機関との協議等により、変更が生じる場合がある。

京成線

JR線



	京成線		JR線	
	現行	改良後	現行	改良後
成田空港駅	2面 3線		1面 2線	2面 3線
空港第2ビル駅	1面 2線		1面 1線	2面 2線
高架新駅		3面 5線		

(注) 京成本線の東成田駅分は加味していない。

4. 成田空港駅及び空港周辺の鉄道施設について③

(2) 京成線の機能強化

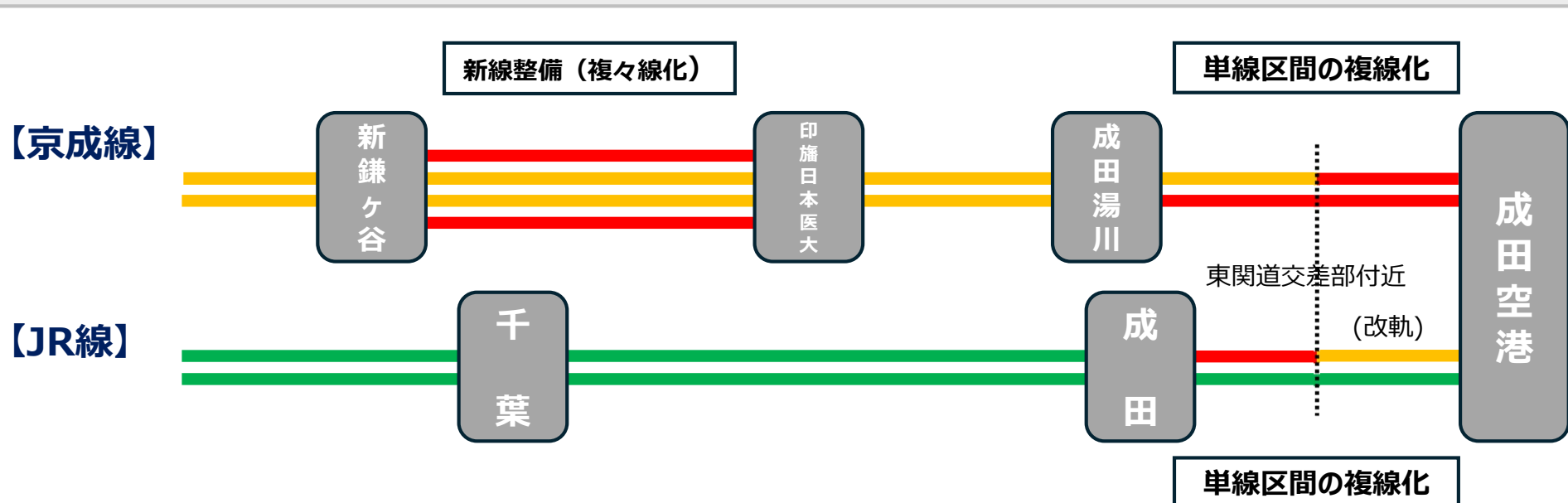
- 成田スカイアクセス線について、高架新駅～東関道交差部付近において新線を整備し高架・複線化するとともに、東関道交差部付近～成田湯川駅間の既存単線区間を複線化する。
- 北総線との共用区間である印旛日本医大駅～新鎌ヶ谷駅間について有料特急列車専用の新線を整備し複々線化する。
- 更なる輸送力増強に向けて、都心側の鉄道施設の改良等によるボトルネック解消について引き続き検討する。

(3) JR線の機能強化

- JR線について、空港第2ビル駅～東関道交差部付近において、既存成田スカイアクセス線跡地を有効活用（改軌）して複線化するとともに、東関道交差部付近～成田駅付近までの既存単線区間についても複線化する。

<空港敷地外の改良等のイメージ>

※今後の検討状況や関係機関との協議等により、変更が生じる場合がある。



4. 成田空港駅及び空港周辺の鉄道施設について④

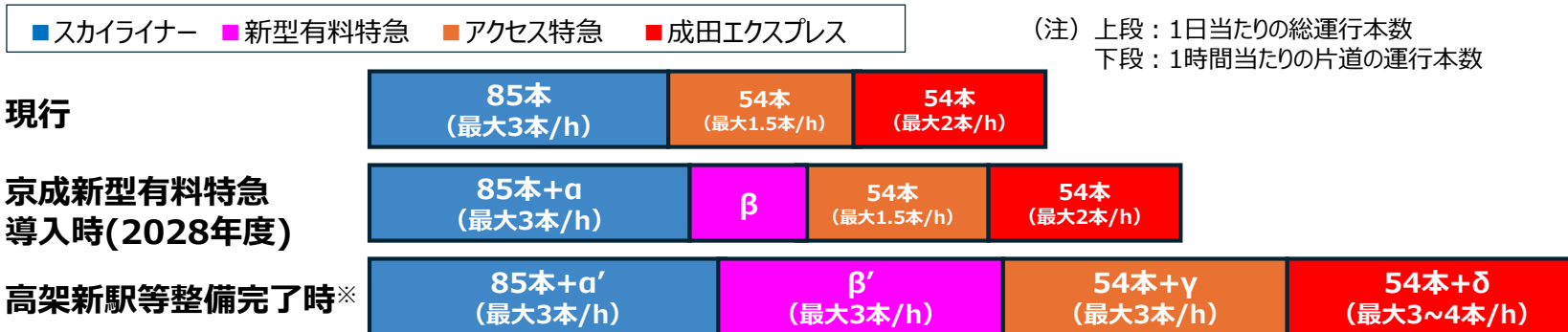
(4) 今後の整備スケジュール イメージ

- 空港駅の改良及び京成線・JR線の単線区間の複線化、京成線の新線整備(複々線化)は、**2030年代には鉄道旅客の需給が逼迫する状況も踏まえ**、その需要に適切に対応する観点から整備を進めるとともに、**新ターミナルの供用開始に併せて供用開始**することを目指す。
- これらの整備により以下の効果が見込まれる。
 - ・ 京成線・JR線の分離によるスムーズな旅客案内や改札内外の抜本的な混雑緩和。
 - ・ 京成線はスカイライナー及び新型有料特急を最大6本/h、アクセス特急を最大3本/hの輸送力増強。
 - ・ JR線はNEXを最大3～4本/hに輸送力増強できる可能性あり。
 - ・ 京成線において、スカイライナー（日暮里～空港第2ビル間）は最速36分から30分台前半、新型有料特急（押上～空港第2ビル間）は最速30分台前半から20分台後半に所要時間が短縮。

(5) 供用開始までの混雑緩和・輸送力増強に向けた取組

- 空港第2ビル駅における足元の混雑対策として、**2028年上期を目途に、旧セキュリティエリアへの待合スペース設置等**の改札内外の改良を進める。
- 京成電鉄においては、(2) 京成線の機能強化実現までの間、**スカイライナーの長編成化の検討等、輸送力増強に向けた取組を段階的に推進**する。

<輸送力増強イメージ>



(※) 需要予測を踏まえ、現行比約**1.8倍**の輸送力の確保を目指す。

2. 今後の検討課題

- 整備主体について、資金スキーム、関係する鉄道事業者の体制強化や業務再編等について、引き続き、国、成田空港会社、関係する鉄道事業者、関係自治体間で検討を進める。空港外における京成線の機能強化は、この検討を踏まえつつ、成田高速鉄道アクセス（NRA）が実施するものとして関係者で必要な準備を進める。
- 事業全体に関する技術的課題や事業費について精査を進めた上で、事業スキームについて、利子補給制度等の活用も含め、国、成田空港会社、関係する鉄道事業者、関係自治体間で協議を進め、**2026年度中の着手**を目指す。

シームレスで機能的な道路ネットワークの構築 (北千葉道路の整備推進・新湾岸道路の計画段階評価手続きの推進等)

これまで(～R7年度末)の取組・進捗(予算措置含む)

- 新しい成田空港を支える高規格道路ネットワーク構築の基本方針(R7.11千葉県道路協議会)に基づき、取組を推進。(再掲)
- 北千葉道路においては、延長約43kmのうち約30kmが開通、残る未開通区間のうち延長7.2kmを、国交省及び千葉県が事業中。
- 新湾岸道路においては、「千葉県湾岸地区道路検討会(R2.5)」及び幹事会を開催し、千葉県及び沿線市、NEXCO東日本と基本方針を策定。これを踏まえ、「第2回新湾岸道路有識者委員会(R7.5)」を開催し、複数の概略ルート・構造案を提示。同年、複数案及び評価項目案について意見聴取を実施。

今年度(R8)の取組

<北千葉道路>

【取組・進捗状況】 ※用地進捗率はR8.3時点

- 市川～松戸については、調査設計中。※用地進捗率 約8%
- 成田市北須賀～成田市大山については、工事を推進中。※用地進捗率 約99%

【予算措置】

- 市川～松戸については、R8年度事業費 13.0億円。
- 成田市北須賀～成田市大山については、R8年度事業費 23.7億円。

<新湾岸道路>

【取組・進捗状況】

- 千葉県や沿線市と協力し、概略ルート・構造の検討を推進。
- 8月に「第3回新湾岸道路有識者委員会」を開催し、意見聴取結果の報告、複数の概略ルート・構造案の提示、コミュニケーション活動の進め方について議論。
- 9月から11月にかけて、第3回コミュニケーション活動を行い、複数案の比較評価(案)について意見聴取を実施。

【予算措置】

- 概略ルート・構造の検討に係る予算を措置。

来年度以降の取組(R9概算要求事項含む)

- 北千葉道路について、今後も早期整備に向けて、千葉県や関係自治体と連携し、事業を推進。
- 新湾岸道路について、今年度の取組を引き続き継続。

2. 空港施設等の機能強化（成田空港を支える道路ネットワーク）

今後の成田空港施設の機能強化に関する
検討会最終とりまとめ(R8.7.6)より一部更新

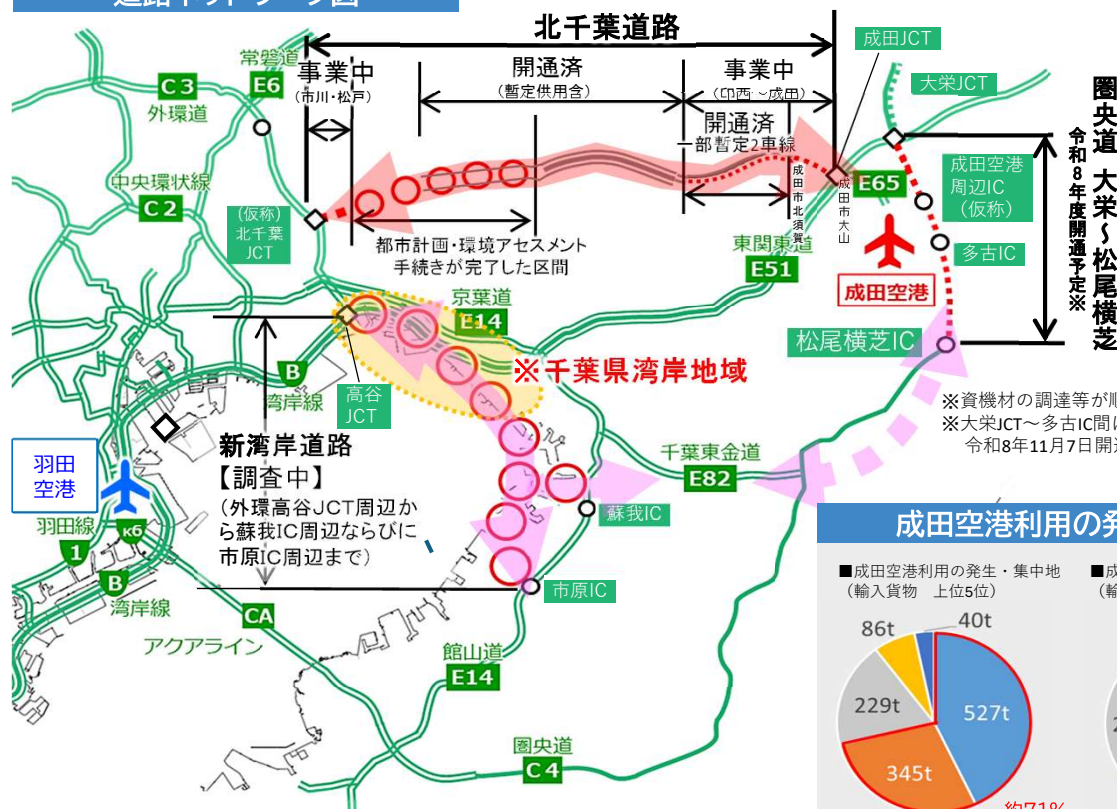
（4）広域道路ネットワークの今後の整備の方向性①

<進む高規格道路ネットワークの整備等>

- 千葉県湾岸地域は、高速道路の中でも屈指の交通量で慢性的に渋滞が発生し、時間ロスの割合が大きい。
- 成田空港の更なる機能強化とあわせ、都心とのアクセスや羽田空港との連携強化を考慮した広域道路ネットワーク整備の検討を推進。

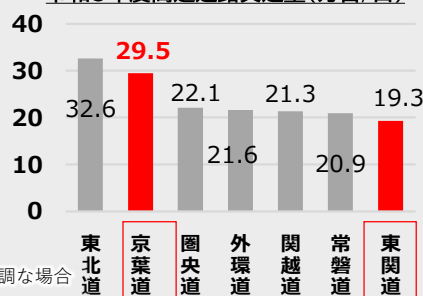
道路ネットワーク図

出典：第1回千葉県道路協議会 首都圏空港道路ネットワーク検討分科会資料（R6.9）より一部更新



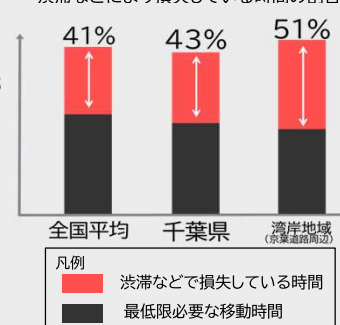
千葉県湾岸地域の渋滞状況

▼NEXCO東日本管内
令和5年度高速道路交通量(万台/日)



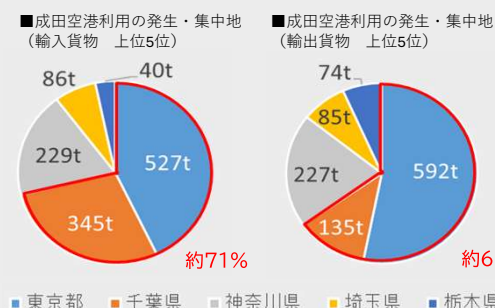
▼渋滞による時間ロス※の割合(令和3年)

※自動車の移動時間のうち、
渋滞などにより損失している時間の割合



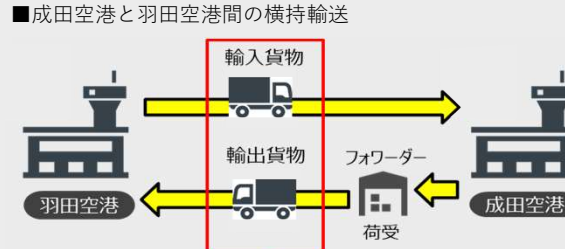
千葉県道路協議会 首都圏空港道路ネットワーク検討分科会 第3回資料より一部加工

成田空港利用の発生集中地



出典：令和6年度国際航空貨物動態調査（国土交通省）

成田空港・羽田空港間の横持輸送



日平均 約230台のトラックが
京葉道路・東関東自動車道を利用

注 成田国際空港株式会社が、R7・12/7～13の間でJAL・JAL委託外航の一部、
国際空港上屋株式会社(IACT)へ調査を実施

旅客や空港・周辺地域の従業員の利便性向上に向けた二次交通アクセスの確保 (白タクや違法ハイヤーの撲滅に向けた対策の強化)

これまで(～R7年度末)の取組・進捗(予算措置含む)

- 警察やNAA等と連携して、成田空港等において、定期的に啓発活動や現地調査又は街頭監査を実施
→成田空港での現地調査にてハイヤーの客引き行為を現認したため、当該ハイヤー事業者を監査のうえ、許可を取消(R7.12.19)
- 本省・地方運輸局及び警察等の関係機関による白タク・違法ハイヤー対策会議を開催し連携を強化(R8.2.2)。また、千葉運輸支局、NAA、千葉県警察、東京出入国在留管理局成田空港支局及び(一社)千葉県タクシー協会による「成田国際空港における白タク行為に係る対策会議」を開催し、対策を協力で推進(R7.10.1)
- 違法ハイヤーや白タクの利用防止に係る動画を作成し、訪日外国人が増える春節期において、NAA等の施設管理者の協力の下、成田空港内等で放映(R7年度)

今年度(R8)の取組

【取組】

- 白タクや違法ハイヤーに対する罰則を大幅に強化(行政処分の量定を2倍に厳罰化)
- ハイヤー事業者には運送引受書及び運行指示書の作成・保存等を義務付けるため省令を改正予定

【予算措置】※調査委託費を活用

- 成田空港等にて、本省直轄委託職員による巡回を新たに実施
- 訪日外国人旅行者の移動実態などを把握するため、成田空港等にてアンケート調査を実施
- 引き続き、海外SNS・Webを活用し、違法ハイヤーや白タクの利用防止に係る動画を用いた効果的な啓発活動を実施

【進捗・取組の効果】

- 巡回において、客引き行為等の実態を調査するとともに、違反の疑いのある車両を特定し、順次、国土交通省・警察に報告
- より効率的な監査等を実施することで違反事業者への処分を行う

来年度以降の取組(R9概算要求事項含む)

- 主要空港(成田・新千歳・羽田・中部・関西・福岡・那覇)に違法タクシー巡回員(ITPS)2名を通年で配置
- 海外SNS・Webを活用した情報発信の強化、訪日外国人旅行者向けの啓発イベントの開催、監査DX化(ウェアラブルカメラの導入等)
- レンタカーに係る業務の物流・自動車局への移管による白タク対策の強化
- 監査体制の強化に向け、運輸支局5局に各1名定員要求

※「旅客や空港・周辺地域の従業員の利便性向上に向けた交通アクセスの向上」については、長期的な課題として、ターミナル等の整備に係る議論が本格化した段階で具体的に調整していく。

白タク問題への対応状況

<現状・課題>

- 海外の配車アプリや旅行予約サイトが在日外国人等を運転手として登録し、訪日外国人とマッチング（アプリやサイト内で支払決済）。
- 運行管理が行われておらず、事故時の責任主体が曖昧な運行は、**安全・安心の確保の観点からも問題**であり、旅行者が不利益を被る恐れがある。

<対策状況>

- 訪日中国人が増加する春節期（1～2月）及び国慶節期（10月）を中心に、**主要空港や観光地等において白タク利用防止を**呼びかけるとともに、観光庁を通じて、**中国政府やJNTO（日本政府観光局）等に対して周知を要請。**



<空港での啓発活動の様子>

- **警察から白タク検挙情報を取得**（令和7年132件）し、**国交省において道路運送法に基づき行政処分**を実施。
- 本省・地方運輸局及び警察等の関係機関による**白タク・違法ハイヤー対策会議**を開催し連携を強化。（令和8年2月2日）

【令和7年度の啓発活動実績】

- 国慶節期（10月1日～10月8日）空港等において 計49か所実施
- 春節期（2月15日～2月23日）空港等において 計43か所実施
- ※海外への啓発活動として、観光庁を通じ、JNTOの公式アカウントSNS（X及びWeibo）による注意喚起投稿等を実施

違法ハイヤー問題への対応状況

<現状・課題>

- 羽田空港等において、ハイヤー運転士による「**客引き**」行為やハイヤー会社の管理下でない無資格（いわゆる「**名義貸し**」）での、ハイヤー運送を行っている情報がある。

<対策状況>

- 警察や施設管理者等と連携して、羽田・成田・関西空港において、**定期的に現地調査又は街頭監査を実施。**
- 現地調査時に法令違反が疑われたハイヤー事業者に対して、**早期に指導・監査を実施し厳正に対処。**
- 本省・地方運輸局及び警察等の関係機関による**白タク・違法ハイヤー対策会議**を開催し連携を強化。（令和8年2月2日）
- 新規許可を行う前にハイヤー事業者の役員及び運行管理者に対して書面審査に加えて**対面での聴取を行うなど審査の厳格化**



<空港での街頭監査の様子>

【令和7年度以降の現地調査・街頭監査実績】※R8年8月31日時点

- 現地調査及び街頭監査（羽田・成田・関空・観光地）71か所

【令和7年度以降のハイヤー監査実績】※R8年8月31日時点

- 令和7年6月以降、ハイヤーへの集中的取組の一環として、関東運輸局管内、近畿運輸局管内において、計117件の監査を実施

※重点的に監査を行う運輸支局においては、概ね週1回実施

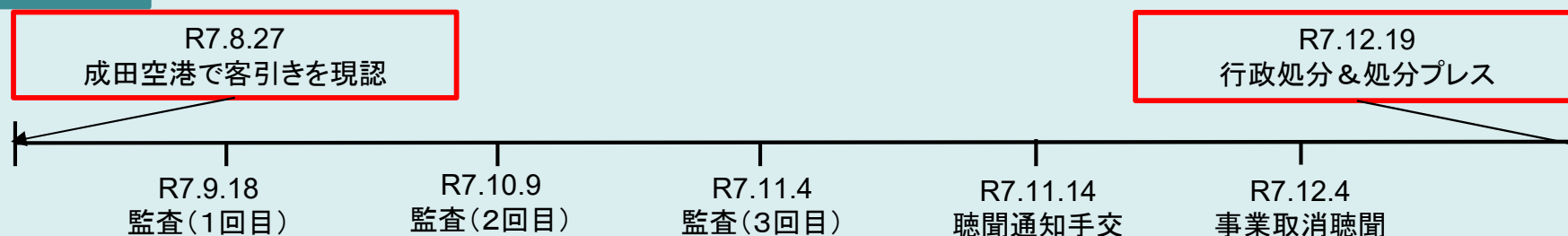
事業者概要

事業者: 順 翰 じゅん かん 合同会社 (R7.3.31～運輸開始)
 代表者: 栞 健 らん きん
 住 所: 東京都足立区東伊興3-7-13
 区 域: 特別区・武三交通圏
 車両数: 10両

[主な取引先等]

- ・同程旅行(中国の大手旅行会社)
- ・空港、ホテル⇄箱根・鎌倉・富士山等の観光地への送迎がメイン
- ・中国のSNS(小紅書)経由での運送引き受けもあり

監査概要



[監査での主な指摘項目]

- 違法な客引き行為(事業停止30日)
- 運行管理者不在(事業停止30日)
- 健康診断未受診(210日車)
- 区域外運行(60日車)
- 運転者に対する指導監督が不適切であったこと(10日車)

計 事業停止60日
 車両停止300日車
 違反点数 90点

違反点数81点以上のため
許可取り消し

◎処分基準抜粋

【許可の取り消し】
 ・違反点数の付与により、一の支局区域のみにおいて営業区域を有する事業者について、累積点数が81点以上となった場合

※ハイヤーは、予め営業所等において運送の引受けを行うことが事業許可の条件であり、客引きを行うことを禁じているため、タクシーと異なり、流しや駅待ちが行えない。違法な客引き行為を原因とした許可取り消しは全国初。

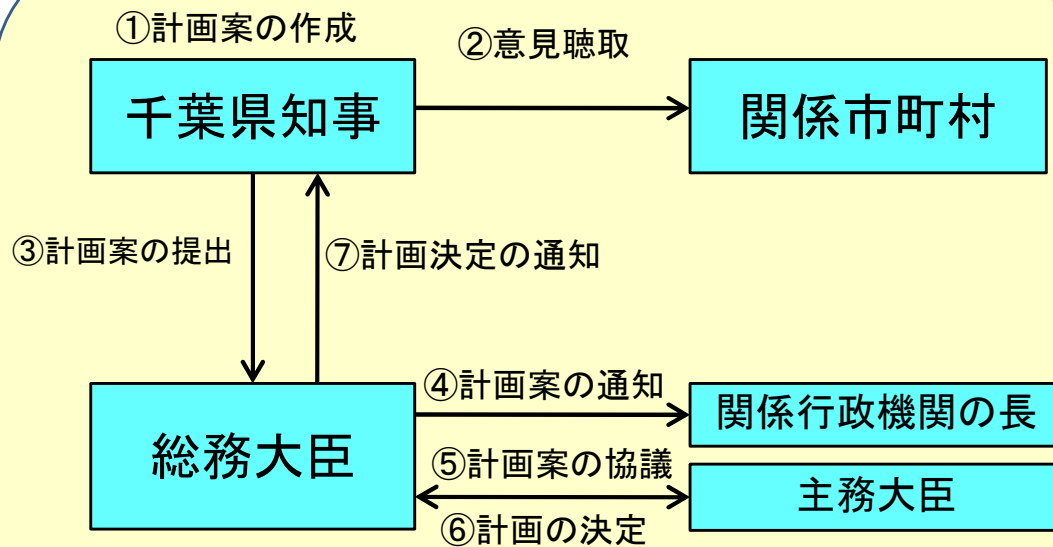
7. その他

成田国際空港周辺整備のための国の財政上の特別措置に関する法律 (成田財特法)の概要

I 法律の趣旨 (法第1条)

成田空港の周辺地域における公共施設等の計画的な整備を促進するため、関係地方公共団体の財政負担を軽減するよう、国の財政上の特別措置(国の負担割合の特例等)を講じるもの。

II 空港周辺地域整備計画決定のプロセス (法第2条)



III 補助率のかさ上げ (法第3条)

かさ上げ事業の指定

○毎年度、空港周辺地域整備計画に記載されている事業のうち、総務大臣が主務大臣及び財務大臣と協議し、指定する事業について、補助率のかさ上げがなされる。
○かさ上げ対象事業のメニュー及び補助率は、法別表に掲載。

かさ上げの主な率

	(かさ上げ前)	(かさ上げ後)
県道・市道	5/10	2/3
町村道	5/10	8/10
水資源開発施設	2/3	75/100

IV 法律の期限 (附則第1条)

- 昭和45年3月に法制定以降、8回延長。
- 現行法(平成31年3月施行)は、令和11年3月31日で効力を失う。

訪日外国人旅行者と貨物の急増に対応するため、AI等の最先端技術を活用し、税関の取締手法や体制についての抜本的な変革を進め、次世代型の組織を構築します。

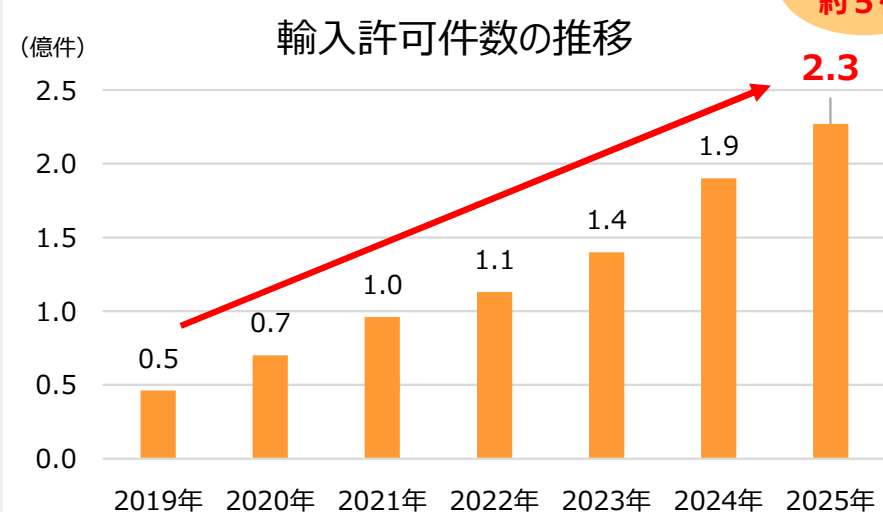
2030年に向けて、経済活性化に資する一層迅速な物流と人流、安全・安心な社会のための国境での検査強化を同時に実現するため、

- ・ 入国旅客の税関申告の完全電子化（先端技術の積極的な導入）
- ・ 全航空小口貨物の徹底検査（大規模空港内に航空貨物検査センターを設立）
- ・ 税関業務へのAIの戦略的活用に向けたデジタル基盤整備とサイバーセキュリティ対策等の施策を実行します。

訪日外国人旅行者の急増



輸入貨物の急増



▶ 全ての航空小口貨物の徹底検査

～安全・安心を確保するため、物流動線上での徹底検査と迅速通関を両立～

越境Eコマースの拡大等による航空貨物の急増に対し、現在の税関の検査設備や人員では、膨大な輸入貨物を限定して検査せざるを得ない状況であり、不正薬物や健康を脅かす物品の流入阻止が難しくなりつつあります。

このため、以下の取組を進め、全ての航空小口貨物を物流動線上で集中的に検査をすることで、官民一体で徹底検査と円滑な物流を両立していきます。

- ・ 大規模空港に「航空貨物検査センター」を設置し、オートメーションによる迅速なX線検査を実施
- ・ AI等を活用し、X線検査画像の解析やリスク分析を高度化し、嚴重検査貨物の抽出を精緻化
- ・ 一定の要件を満たした信頼できるパートナー（AEO等）については、自社施設でX線検査を実施

全量X線検査のイメージ

